



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

---

*Commission des transports et du tourisme*

---

**2013/0105(COD)**

10.12.2013

# **AMENDEMENTS 49 - 365**

**Projet de rapport**  
**Jörg Leichtfried**  
(PE521.689v01-00)

sur la proposition de 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

Proposition de directive  
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752FR.doc

PE524.694v01-00

**FR**

*Unie dans la diversité*

**FR**



**Amendement 49**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**

–

*Proposition de rejet*

***Le Parlement européen rejette la proposition de la Commission.***

Or. en

**Amendement 50**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Titre 1**

*Texte proposé par la Commission*

Proposition de  
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)

*Amendement*

Proposition de  
DIRECTIVE DU PARLEMENT  
EUROPÉEN ET DU CONSEIL  
modifiant la directive **2002/7/CE** du **18 février 2002**, 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)

Or. nl

**Amendement 51**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

(1) Le Livre Blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des Transports – Vers un système de transports compétitif et économe en ressources" publié en 2011 met l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et en particulier celles du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de 60 % par rapport au niveau de 1990 pour l'horizon 2050.

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144: -

*Amendement*

(1) Le Livre Blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des Transports – Vers un système de transports compétitif et économe en ressources" publié en 2011 met l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et en particulier celles du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de 60 % par rapport au niveau de 1990 pour l'horizon 2050, **et de 20 % pour l'horizon 2020.**

---

<sup>6</sup> COM (2011) 0144: -

Or. en

**Amendement 52**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

***(1) Le Livre Blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des Transports – Vers un système de transports compétitif et économe en ressources" publié en 2011<sup>6</sup> met l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et en particulier celles du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de 60 % par rapport au niveau de 1990 pour l'horizon 2050.***

---

<sup>6</sup> COM (2011) 144 -

*Amendement*

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 53**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(1 bis) Étant donné qu'il n'existe actuellement aucune politique visant à traiter le problème de l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les camions, la Commission devrait évaluer l'introduction de normes en matière d'efficacité du carburant pour les camions, étendant ainsi l'approche législative qu'elle applique aux voitures et aux camionnettes.*

Or. en

**Amendement 54**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(2) Dans ce cadre, le Livre blanc prévoit d'adapter 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 international, afin de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, afin d'adapter la législation à l'évolution des technologies et aux nouveaux besoins du marché, et afin de faciliter le transport intermodal.

(2) Dans ce cadre, le Livre blanc prévoit d'adapter la directive **2002/7/CE** du Conseil, du **18 février 2002** 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, afin de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, afin d'adapter la législation à l'évolution des technologies et aux nouveaux besoins du marché, et afin de faciliter le transport intermodal.

**Amendement 55**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, ***mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE***. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

*Amendement*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

Or. en

**Amendement 56**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la

*Amendement*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la

présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents. ***La présente directive devrait également encourager et faciliter l'innovation en matière de conception de véhicules et d'unités de transport.***

Or. en

**Amendement 57**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès ***l'entrée en vigueur de la présente directive***, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

*Amendement*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès ***lors que les exigences requises ont été fixées à l'échelle européenne***, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

Or. en

**Amendement 58**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Les évolutions technologiques

*Amendement*

(3) Les évolutions technologiques

comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents. ***Il en va de même pour les ailerons profilés et dispositifs de protection contre l'encastrement aérodynamiques absorbeurs d'énergie installés sur le côté au niveau des roues et à l'arrière, sous les remorques, les semi-remorques et les véhicules. Ces équipements peuvent non seulement améliorer les performances énergétiques du véhicule, mais aussi réduire significativement le risque de blessures pour les autres usagers de la route.***

Or. de

**Amendement 59**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive **96/53/CE**. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés

*Amendement*

(3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive **2002/7/CE**. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés



sur d'autres continents.

sur d'autres continents.

Or. nl

### **Amendement 60**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(3 bis) La Commission devrait élaborer une stratégie pour réduire le nombre de parcours à vide dans le transport routier de marchandise, dans le cadre des mesures relatives aux "poids et dimensions", et instaurer des règles d'harmonisation minimales en matière de cabotage routier afin d'empêcher toute pratique de dumping. En outre, le réexamen de la directive "Eurovignette" devrait également permettre d'illustrer les progrès accomplis dans l'estimation des coûts externes et de rendre obligatoire l'internalisation des coûts externes pour les poids lourds. La Commission devrait formuler une proposition de modification de la directive 2011/76/UE le 1<sup>er</sup> janvier 2015 au plus tard.***

Or. en

### **Amendement 61**

**Phil Bennion**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait ***également*** des gains

***(4) Les poids lourds sont responsables d'environ 26 % des émissions de CO<sub>2</sub> produites par le transport routier en***

appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

***Europe, tandis que leur efficacité énergétique ne s'est pratiquement pas améliorée au cours des 20 dernières années.*** L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus, ***et constitue une mesure nécessaire et urgente pour permettre au secteur du fret routier de réduire sensiblement les émissions des véhicules.*** Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale. ***Aucune dérogation ne peut être utilisée à des fins d'augmentation de la charge utile du véhicule.***

Or. en

**Amendement 62**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration ***est impossible*** dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur.

*Amendement*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules ***et sur la protection des autres usagers de la route,*** en conjonction avec les dispositifs ***absorbants d'énergie*** évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois, cette amélioration ***et l'amélioration de la sécurité routière sont impossibles*** dans les limites actuelles de longueur fixées par la

Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

Or. de

**Amendement 63**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

*Amendement*

*(Ne concerne pas la version française.)*

Or. de

**Amendement 64**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur

*Amendement*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur

permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, **en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois** cette amélioration est **impossible** dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. **Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.**

permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules. **Comme le secteur l'a démontré**, cette amélioration est **possible** dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur.

Or. en

**Amendement 65**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 4**

*Texte proposé par la Commission*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive **96/53/CE**, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

*Amendement*

(4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive **2002/7/CE**, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.

Or. nl

**Amendement 66**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5**

*Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **permettra** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

*Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise **et sur le côté du véhicule**, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **impliquera** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. en

**Amendement 67**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5**

*Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **permettra** aussi **de** prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>8</sup> COM (2012) 258

*Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. **Après une période de transition appropriée, le nouveau profilage des cabines devrait donc devenir obligatoire.** Ce nouveau profilage **devrait** aussi prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. de

*Justification*

*Correction de l'amendement correspondant du projet de rapport, afin que son contenu corresponde à celui de l'amendement à l'article 1, point 7.*

**Amendement 68**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5**

*Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **permettra** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

*Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise **et sur le côté du véhicule**, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **impliquera** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision **et pourrait être conçu de façon à faire dévier les autres usagers en cas de collision, afin d'éviter l'écrasement. Tout en respectant les dimensions fixées par la directive 96/53/CE, les nouveaux modèles de cabine devraient satisfaire aux exigences en matière de vision directe améliorée, aux critères d'absorption d'énergie et aux exigences relatives à la protection des piétons.** Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. en

## Amendement 69

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

### Proposition de directive

#### Considérant 5

##### *Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **permettra** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

##### *Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise **et sur le côté du véhicule**, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. **Après une période de transition appropriée, ce nouveau profilage des cabines devrait donc devenir obligatoire.** Ce nouveau profilage **impliquera** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision **et devrait être conçu de façon à faire dévier les autres usagers en cas de collision, afin d'éviter l'écrasement. Les nouveaux modèles de cabine pouvant dépasser les longueurs maximales doivent impérativement satisfaire aux exigences en matière de vision directe améliorée, aux critères d'absorption d'énergie et aux exigences relatives à la protection des piétons.** Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur, **ce qui aura**



*également une incidence sur la sécurité de la conduite des véhicules, notamment des poids lourds. En vue d'améliorer l'aptitude des conducteurs à conduire prudemment et, en conséquence, de renforcer la sécurité routière, il est également essentiel que les nouveaux modèles de cabine permettent une amélioration de la taille, de la sécurité et du confort de la cabine pour le conducteur.*

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. en

#### *Justification*

*Il est important de préciser la façon dont la sécurité de la cabine doit être améliorée dans l'intérêt des usagers vulnérables, comme les cyclistes et les piétons, mais aussi des conducteurs. L'amélioration de la conception des cabines pour les conducteurs entraînera également une conduite plus sûre. En outre, les améliorations en matière de sécurité doivent absolument être rendues contraignantes pour avoir une incidence réelle sur le nombre de décès évitables et inutiles sur nos routes.*

#### **Amendement 70 Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Proposition de directive Considérant 5**

##### *Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de

##### *Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de

rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **permettra** aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage **devra** aussi **permettre** de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision **en vue de la bonne application de la directive 2003/102/CE**. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort **du point de vue de l'amélioration de la qualité de l'emploi** et la sécurité du conducteur.

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. de

## **Amendement 71** **Anna Ibrisagic**

### **Proposition de directive** **Considérant 5**

#### *Texte proposé par la Commission*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. **Un nouveau profilage des cabines**

#### *Amendement*

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. **Toutefois, la conception de nouvelles**

*contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage permettra aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.*

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

*cabines plus spacieuses ne donnera pas automatiquement lieu à des améliorations en matière de sécurité. La question de la sécurité doit être abordée dans le cadre du règlement relatif à la sécurité générale (règlement (CE) n° 661/2009) et de la législation de la CEE-ONU correspondante. Des mesures de sécurité supplémentaires peuvent être intégrées dans ces législations, afin de réduire l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, et de réduire les risques de collisions, en vue de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage permettra aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.*

---

<sup>7</sup> COM(2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

Or. en

## **Amendement 72** **Phil Bennion**

### **Proposition de directive** **Considérant 6**

#### *Texte proposé par la Commission*

(6) Les dispositifs aérodynamiques et leur installation sur les véhicules doivent être testés préalablement à leur mise sur le marché. À cette fin, les États Membres délivreront des certificats qui seront reconnus par les autres États Membres.

#### *Amendement*

(6) Les dispositifs aérodynamiques et leur installation sur les véhicules doivent être testés, **conformément à la procédure de test pour la mesure des performances aérodynamiques actuellement élaborée par la Commission européenne**, préalablement à leur mise sur le marché. À cette fin, les États Membres délivreront des certificats qui seront reconnus par les autres États Membres. **La Commission devrait élaborer des lignes directrices**

*techniques précises relatives à l'application de ces certificats et aux critères régissant leur délivrance.*

Or. en

*Justification*

*La Commission européenne élabore en ce moment une procédure de test – VECTO – qui assurera la cohérence de la mesure des performances aérodynamiques dans toute l'Europe.*

**Amendement 73**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 6**

*Texte proposé par la Commission*

(6) Les dispositifs aérodynamiques et leur installation sur les véhicules doivent être testés préalablement à leur mise sur le marché. À cette fin, les États membres **délivreront** des certificats **qui seront reconnus par les autres États membres.**

*Amendement*

(6) Les dispositifs aérodynamiques et leur installation sur les véhicules doivent être testés préalablement à leur mise sur le marché. À cette fin, les États membres **peuvent éventuellement délivrer** des certificats.

Or. nl

**Amendement 74**  
**Juozas Imbrasas**

**Proposition de directive**  
**Considérant 6 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(6 bis) Les États membres qui concluent des accords autorisant l'utilisation de véhicules plus longs et plus lourds en transport transfrontalier devraient s'assurer que les objectifs de 30 % et 50 %<sup>8a</sup> pour, respectivement, 2030 et 2050 ne pèsent pas sur l'économie et reconnaître que le fret routier de longue**

*distance a une incidence positive sur le plan économique. Il conviendrait de prouver que le rôle actuel et futur des véhicules plus longs et plus lourds n'entre pas en concurrence avec le transport par rail et par voie d'eau, mais qu'il est complémentaire par rapport à ces modes de transport, cette situation devant également être attestée par des documents et signalée à la Commission en vue d'obtenir son approbation.*

---

<sup>8a</sup> JO C 168 E du 14.6.2013, p. 72.

Or. en

**Amendement 75**  
**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Considérant 6 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(6 bis) En vue d'atteindre les objectifs du Livre blanc sur les transports publié en 2011, la révision de la directive 96/53/CE offre l'occasion d'améliorer la sécurité et le confort du conducteur en tenant compte des exigences énoncées dans la directive-cadre 89/391/CEE sur la santé et la sécurité au travail.*

Or. en

**Amendement 76**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules **plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des **États** membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

*Amendement*

(7) Les véhicules **qui ne respectent pas les normes communes fixées dans la présente directive ne peuvent être autorisés que pour le transport national dans un État membre.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des **États** membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4, sont clarifiées dans ce sens.

Or. de

*Justification*

*Cette précision est nécessaire pour clarifier à nouveau l'objectif de cette directive: les dimensions et les poids des véhicules utilitaires sont fixés à l'échelle européenne en vue d'assurer un marché intérieur opérationnel. Toute infraction entraîne une distorsion de la concurrence et nuit dès lors au marché intérieur.*

**Amendement 77**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à **deux** États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée **aux** États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

Or. nl

**Amendement 78**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

**(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a**

*Amendement*

**(7) Au sein de l'Union européenne, les opérations de transport transfrontalier effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids dépassent les valeurs maximales définies à l'annexe I**

*déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.*

*ne doivent pas être autorisées.*

Or. de

#### **Amendement 79**

**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les **deux** Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. **Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le**

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs **et plus hauts** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. **Cette disposition ne doit pas entraîner de perturbations sur le marché intérieur.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances



**permettent.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4, sont clarifiées dans ce sens.

Or. en

### *Justification*

*Lorsque les États membres jugent que c'est approprié, ils devraient avoir la possibilité de s'engager dans des échanges commerciaux transfrontaliers. L'Union européenne ne devrait pas imposer de restrictions arbitraires relatives aux dimensions des véhicules dans les régions de l'Union où les infrastructures développées respectent les normes les plus rigoureuses afin de permettre des moyens de transport plus efficaces.*

## **Amendement 80**

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7**

#### *Texte proposé par la Commission*

*(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier **si les deux Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats***

#### *Amendement*

*(7) Les véhicules plus longs **ne** peuvent **pas** être utilisés en transport transfrontalier, **au risque de fausser la concurrence internationale et de dégrader certaines infrastructures routières ainsi que la sécurité routière et le développement durable des transports en Europe.***

*membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.*

Or. fr

#### **Amendement 81**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet**

#### **Proposition de directive Considérant 7**

##### *Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules **plus longs** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux Etats membres concernés le permettent déjà, **et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. **Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.**

##### *Amendement*

(7) Les véhicules **d'un poids maximal de 44 tonnes** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux Etats membres concernés le permettent déjà. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur.

*Justification*

*Il paraît essentiel que la réglementation européenne prenne en compte les évolutions du secteur du transport intracommunautaire en permettant la circulation transfrontalière aux véhicules ou ensembles de véhicules d'un poids maximal autorisé de 44 tonnes sans porter atteinte aux exigences de sécurité routière.*

**Amendement 82**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Proposition de directive****Considérant 7***Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les **deux** Etats membres concernés **le permettent** déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. **La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. **Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.**

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs, **plus hauts et/ou plus lourds** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les Etats membres concernés **autorisent** déjà **ou souhaitent autoriser de tels véhicules à titre permanent depuis l'entrée en vigueur de la directive 96/53/CE**, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4, **paragraphe 4**, de la directive sont remplies. **De tels véhicules peuvent également être utilisés en transport transfrontalier entre des États membres et des États membres voisins lorsqu'ils sont déjà autorisés à titre provisoire. Les dispositions à cet effet figurent dans un nouvel article 4, paragraphe 7.** De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur.

## Justification

Conformément au principe de subsidiarité, les États membres doivent avoir le droit de choisir des solutions de transport adaptées à leur situation spécifique, dans la mesure où ces solutions n'occasionnent aucune discrimination entre les véhicules nationaux et les autres. La directive 96/53/CE laisse déjà une grande latitude aux États membres à cet égard.

### Amendement 83

Phil Bennion

#### Proposition de directive

##### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être **utilisés** en transport transfrontalier si les deux États membres concernés **le permettent** déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne **a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable** la concurrence internationale **si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté,** le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, **et de l'autre, le besoin** que de telles politiques **ne faussent pas** le marché intérieur. **Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.**

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs **demeurent l'exception aux normes communes fixées par la présente directive et ne** peuvent être **autorisés** en transport transfrontalier **que dans des circonstances particulières**, si les deux États membres concernés **l'autorisent** déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4, **4 bis (nouveau)** ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne **doit veiller à ce que toute dérogation aux normes fixées par la présente directive n'affecte pas** la concurrence internationale **ni les objectifs de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement et de sécurité. Il convient de garantir** le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, **tandis qu'il est nécessaire d'empêcher** que de telles politiques faussent le marché intérieur **et affectent les objectifs de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement et de sécurité. Il convient donc de fixer des exigences minimales pour l'utilisation de ces véhicules.**

Or. en

## Amendement 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

### Proposition de directive

#### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les **deux** États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4, paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4, paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée **à deux** États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs **et/ou plus lourds** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4, paragraphes **2**, 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4, paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée **aux** États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

Or. sv

## Amendement 85

Franco Frigo

### Proposition de directive

#### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs **et/ou plus lourds ne peuvent pas** être utilisés en

deux Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

transport transfrontalier. *Chaque proposition législative visant à autoriser l'utilisation transfrontalière de ces véhicules devra s'accompagner d'une analyse d'impact prenant en considération les incidences sur le transfert modal, sur la sécurité, sur les conditions sociales et de l'emploi, sur les PME, sur la logistique, sur la pollution et sur le niveau sonore, et ce afin d'évaluer l'éventuelle compatibilité de la proposition avec les principaux objectifs politiques de l'Union tels qu'ils sont énoncés dans le Livre blanc.*

Or. it

## **Amendement 86** **Sabine Wils**

### **Proposition de directive** **Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs **peuvent** être utilisés en transport transfrontalier **si les deux Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive.** Les opérations **de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable** la concurrence internationale **si l'utilisation**

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs **et/ou plus lourds ne devraient pas** être utilisés en transport transfrontalier. Les opérations **transfrontalières affecteraient** la concurrence internationale **et iraient à l'encontre du principe d'harmonisation des poids et des dimensions à l'échelle européenne dans le secteur du transport international.**

*transfrontalière reste limitée à deux États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.*

Or. en

#### *Justification*

*L'utilisation transfrontalière de véhicules plus longs et plus lourds doit faire l'objet soit d'une autorisation, soit d'une interdiction: rien ne laisse penser que la restriction de cette pratique au transport entre deux États membres n'aurait pas une incidence significative sur la concurrence internationale. Le principe de subsidiarité ne devrait concerner que l'activité à l'intérieur d'un État membre et ne peut s'appliquer en cas d'accords internationaux bilatéraux.*

#### **Amendement 87**

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

*(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation*

*Amendement*

*(7) Pour s'assurer que la concurrence ne soit pas faussée entre les transporteurs routiers des différents États membres, il est essentiel que les dimensions des véhicules utilisés pour les opérations de transport international soient communes. Les dérogations éventuelles à ces normes communes sont exclusivement limitées aux opérations de transport national. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à*

*transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent.* De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des *Etats* membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, *le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur.* Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, *les objectifs définis dans le Livre blanc.*

Or. fr

### Amendement 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

#### Proposition de directive

##### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si *les* deux Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. *Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent.* De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si deux *ou plusieurs* Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. *Les autorités compétentes des États membres devraient fixer des exigences spécifiques relatives au véhicule, à l'infrastructure et au conducteur en vue d'assurer un niveau de sécurité adéquat. L'utilisation transfrontalière de ce type de véhicules devrait s'appuyer sur des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les autorités compétentes des États membres concernés définissant les itinéraires et les autres conditions requises.* La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit



telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leurs circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.

Or. en

## Amendement 89

Patricia van der Kammen

### Proposition de directive

#### Considérant 7

*Texte proposé par la Commission*

(7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent *déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux États membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4, paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.*

*Amendement*

(7) Les véhicules plus longs ***et/ou plus lourds*** peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux États membres concernés le permettent.

**Amendement 90**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(7 bis) L'utilisation de véhicules plus longs et plus lourds devrait nécessiter des investissements pour adapter et entretenir les infrastructures routières, ainsi que pour renforcer les mesures de lutte contre le bruit, la pollution de l'air, les accidents et les encombrements. Les États membres peuvent donc, en tout état de cause, interdire l'utilisation de ce type de véhicules sur leur territoire.***

Or. en

**Amendement 91**  
**Georges Bach**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(7 bis) L'utilisation de véhicules plus longs dans les opérations de transport international aura des répercussions sur la sécurité routière, l'environnement et les infrastructures routières. Avant de lever l'interdiction d'utilisation de véhicules plus longs et plus lourds dans les opérations de transport international, la Commission devrait évaluer l'incidence potentielle d'une telle modification des règles.***

Or. en

**Amendement 92**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(7 bis) Toute modification des dimensions des poids lourds, qu'elle concerne la longueur, la hauteur, la largeur ou le poids du véhicule, aurait de lourdes conséquences financières pour les États membres, contraints d'adapter leurs infrastructures, qu'il s'agisse des sorties d'autoroute, des ponts, des tunnels, des ronds-points ou de la déclivité des rues en pente.***

Or. en

**Amendement 93**  
**Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(7 bis) La Commission devrait élaborer une approche commune en matière de procédures d'approbation de permis spéciaux pour des véhicules et des ensembles de véhicules dépassant les dimensions maximales conformément à l'article 4, paragraphe 3. Il convient d'harmoniser les procédures des autorités compétentes dans les différents États membres et/ou régions autorisant la circulation de chargements indivisibles.***

Or. en

### *Justification*

*Dans la pratique, les différences importantes existant entre les procédures des États membres posent des problèmes lorsqu'il est nécessaire d'obtenir des permis spéciaux pour le transport transfrontalier de pièces d'éoliennes, par exemple.*

#### **Amendement 94**

**Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(7 bis) En vue d'évaluer l'incidence de l'utilisation de véhicules dépassant les dimensions fixées par la présente directive sur la sécurité routière, les États membres devraient collecter les données relatives aux accidents impliquant des poids lourds dont la longueur excède 18,75 m. La Commission devrait envisager de proposer l'intégration de ces données dans les obligations des États membres en matière de rapport annuel dans le cadre de la décision 93/704/CE du Conseil relative à la création d'une banque de données communautaire sur les accidents de la circulation routière.***

Or. en

### *Justification*

*The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an Amendment proposed by the Commission.*

#### **Amendement 95**

**Hubert Pirker**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.

*Amendement*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier. ***Pour ne pas imposer de limites à la recherche et au développement en la matière, la présente directive doit respecter le principe de la neutralité technologique.***

Or. de

*Justification*

*Il n'est pas judicieux de ne miser que sur deux types de motorisation. Cela freine les innovations potentielles en la matière. Cette directive ne doit pas bloquer les évolutions technologiques, mais être neutre sur le plan technologique.*

**Amendement 96**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain),

*Amendement*

(8) L'usage de ***technologies à faibles émissions de carbone, y compris de*** motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus

conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.

(essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.

Or. en

**Amendement 97**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.

*Amendement*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier. ***Les véhicules équipés de motorisations alternatives devraient être autorisés à pouvoir dépasser d'une tonne le poids maximal autorisé. Toutefois, le surpoids ne doit pas augmenter le volume de chargement du véhicule. Le principe de la neutralité technologique doit être conservé.***

Or. de

*Justification*

*Complément à l'amendement concerné du projet de rapport, qui précise que seul le surpoids réellement nécessaire pour la motorisation alternative est autorisé. Une augmentation du volume de chargement ne peut être permise.*

**Amendement 98**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), **conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.**

*Amendement*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), **contribue à l'indépendance énergétique de l'Union ainsi qu'à la réalisation des objectifs du Livre blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources".**

Or. cs

**Amendement 99**  
**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, **telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être** comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, **afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.**

*Amendement*

(8) **Dans le respect du principe de neutralité technologique et afin d'encourager les transporteurs routiers à se tourner vers** l'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, **il paraît essentiel que le surpoids dû à ces motorisations alternatives ne soit pas** comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, **pour ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.**

Or. fr

## Amendement 100

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### Proposition de directive

#### Considérant 8

*Texte proposé par la Commission*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.

*Amendement*

(8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier. ***Les solutions adoptées devraient aussi respecter le principe de neutralité technologique.***

Or. en

## Amendement 101

**Hubert Pirker**

### Proposition de directive

#### Considérant 9

*Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne

*Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne



peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids lourd articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre Blanc sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière **n'excède pas 300 kms** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. **Cette distance, apparaît suffisante** pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids lourd articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre blanc sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial **doit être évaluée de manière différenciée en fonction des régions et déterminée par chaque État membre**. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

Or. de

### *Justification*

*Une fixation rigide, en fonction des kilomètres, du transport routier effectué dans le cadre d'une opération de transport intermodal ne pourra pas être mise en œuvre de façon satisfaisante dans la pratique et ne tient nullement compte des performances, de la rentabilité, de l'environnement ni des caractéristiques infrastructurelles et géographiques des différents États membres.*

**Amendement 102**  
**Jörg Leichtfried**

## Proposition de directive

### Considérant 9

#### *Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport **intermodal**, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. **Dans la ligne politique du Livre Blanc sur les transports, cet accroissement n'est** toutefois autorisé que pour le transport **intermodal**, pour lequel la composante routière **n'excède pas 300 kms** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. **Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.**

#### *Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport **combiné**, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourd** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. **Cet** accroissement **ne devrait** toutefois **être** autorisé que pour le transport **combiné**, pour lequel la composante routière pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime **n'excède pas le trajet jusqu'à la gare de débarquement la plus proche ou à partir de la gare d'embarquement la plus proche (pour les opérations de transport ferroviaire), ou bien un rayon d'au maximum 150 km autour du port fluvial ou maritime d'embarquement/de débarquement.**

*Justification*

*Correction de l'amendement concerné du projet de rapport.*

**Amendement 103**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de **15** cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces **15** cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **Blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 kms pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou

*Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de **80** cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces **80** cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 kms pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou

maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

Or. en

### *Justification*

*Il est illogique de proposer un allongement de 15 cm pour faciliter le transport routier de conteneurs de 45 pieds. Une telle mesure n'aurait d'effet qu'à condition de développer un tout nouveau type de châssis pour le transport de conteneurs de 45 pieds. Il y a plusieurs années, la Commission a autorisé les États membres à fixer des conditions spéciales pour le transport de conteneurs de 45 pieds. Dans ce contexte, les Pays-Bas et la Belgique ont autorisé un accroissement de la longueur de 80 cm. Cet allongement permet de transporter un conteneur de 45 pieds sur un châssis porte-conteneur standard.*

## **Amendement 104 Dieter-Lebrecht Koch**

### **Proposition de directive Considérant 9**

#### *Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les

#### *Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les

transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **Blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas **300 kms** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourd** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas **500 km** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

Or. de

## **Amendement 105** **Petri Sarvamaa**

### **Proposition de directive** **Considérant 9**

#### *Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent

#### *Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent

s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids lourds articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre Blanc sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 kms pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparait suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen

s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids lourd articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre blanc sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 km **ou 50 %** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparait suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen

Or. en

**Amendement 106**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste

*Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste

également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **Blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 **kms** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. **Afin** de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids **lourd** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 **km** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. **Compte tenu de la situation particulière des États membres insulaires et afin** de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

Or. en

**Amendement 107**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 9**

*Texte proposé par la Commission*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de **15** cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces **15** cm par rapport à la longueur d'un poids **lourds** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **Blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, ***pour lequel la composante routière n'excède pas 300 kms pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparait suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.***

*Amendement*

(9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de **80** cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces **80** cm par rapport à la longueur d'un poids **lourd** articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre **blanc** sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal.



*Justification*

*Un allongement de 15 cm peut parfois se révéler insuffisant pour des véhicules servant au transport de conteneurs de 45 pieds. La Belgique, par exemple, autorise un accroissement de 77 cm pour le transport d'un conteneur de 45 pieds au départ et à destination d'un terminal intermodal sur le territoire national. Un amendement proposant un allongement supplémentaire s'avère donc nécessaire.*

**Amendement 108****Markus Ferber****Proposition de directive****Considérant 10***Texte proposé par la Commission*

(10) Afin de continuer à promouvoir le transport intermodal *et afin* de prendre en compte *le* poids à vide *des conteneurs de 45 pieds*, il apparaît nécessaire d'étendre la disposition autorisant la circulation à *44 tonnes* des ensembles de véhicules à 5 ou 6 essieux transportant, en transport intermodal, des conteneurs de 40 pieds, *également à ceux transportant des conteneurs de 45 pieds*.

*Amendement*

(10) Afin de continuer à promouvoir le transport intermodal, *il convient de tenir compte de toutes les unités de chargement intermodal en circulation. Afin* de prendre *dûment* en compte *leur* poids à vide, il apparaît nécessaire d'étendre la disposition autorisant la circulation des ensembles de véhicules à 5 ou 6 essieux transportant, en transport intermodal, des conteneurs de 40 pieds *et dont le poids total du train est de 44 tonnes, aux unités de transport intermodal conformément à l'article 2 de la directive (par exemple, caisses mobiles, conteneurs de maximum 45 pieds)*.

**Amendement 109****Patricia van der Kammen****Proposition de directive****Considérant 11***Texte proposé par la Commission*

(11) Depuis l'adoption de la directive *96/53/CE*, le poids moyen des passagers

*Amendement*

(11) Depuis l'adoption de la directive *2002/7/CE*, le poids moyen des passagers

des autocars ainsi que celui de leurs bagages, ont augmenté de manière substantielle, aboutissant à une réduction progressive du nombre de passagers transportés, compte tenu des limites de poids imposées par la directive. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique, impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de cette augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. Ceci peut se faire par une augmentation du poids admissible des autocars à deux essieux, dans des limites permettant toutefois de ne pas endommager les infrastructures par une usure plus rapide.

des autocars ainsi que celui de leurs bagages, ont augmenté de manière substantielle, aboutissant à une réduction progressive du nombre de passagers transportés, compte tenu des limites de poids imposées par la directive. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique, impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de cette augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. Ceci peut se faire par une augmentation du poids admissible des autocars à deux essieux, dans des limites permettant toutefois de ne pas endommager les infrastructures par une usure plus rapide.

Or. nl

**Amendement 110**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 12**

*Texte proposé par la Commission*

(12) Les autorités chargées de faire respecter les prescriptions relatives au transport routier constatent un nombre élevé d'infractions, quelquefois graves, particulièrement sur les poids des véhicules de transport. Cette situation provient du nombre insuffisant de contrôles réalisés au titre de la directive 96/53/CE, ou de leur faible efficacité. En outre, les procédures et règles de contrôle sont différentes entre Etats Membres, créant des situations d'insécurité juridique pour les conducteurs des véhicules circulant dans plusieurs Etats Membres de l'Union. De plus, les transporteurs ne respectant pas les règles en la matière bénéficient d'un avantage compétitif significatif par rapport à leurs

*Amendement*

(12) Les autorités chargées de faire respecter les prescriptions relatives au transport routier constatent un nombre élevé d'infractions, quelquefois graves, particulièrement sur les poids des véhicules de transport. Cette situation provient du nombre insuffisant de contrôles réalisés au titre de la directive 96/53/CE, ou de leur faible efficacité. En outre, les procédures et règles de contrôle sont différentes entre Etats Membres, créant des situations d'insécurité juridique pour les conducteurs des véhicules circulant dans plusieurs Etats Membres de l'Union. De plus, les transporteurs ne respectant pas les règles en la matière bénéficient d'un avantage compétitif significatif par rapport à leurs

concurrents qui se soumettent à la réglementation, et par rapport aux autres modes de transport. Cette situation constitue un obstacle au bon fonctionnement du Marché intérieur. Il importe en conséquence que les Etats membres accentuent le rythme des contrôles effectués, tant les contrôles manuels que les présélections en vue d'un tel contrôle.

concurrents qui se soumettent à la réglementation, et par rapport aux autres modes de transport. Cette situation constitue un obstacle au bon fonctionnement du Marché intérieur **et un danger pour la sécurité routière**. Il importe en conséquence que les Etats membres accentuent le rythme **et l'efficacité** des contrôles effectués, tant les contrôles manuels que les présélections en vue d'un tel contrôle, **sur la base d'un système de classification par niveau de risque**.

Or. en

### *Justification*

*Chaque entreprise enregistrée dans le système de classification par niveau de risque des contrôles en bord de route doit se voir attribuer un profil de risque, afin de garantir l'efficacité des contrôles des véhicules.*

## **Amendement 111**

**Patricia van der Kammen**

### **Proposition de directive**

#### **Considérant 12**

#### *Texte proposé par la Commission*

(12) Les autorités chargées de faire respecter les prescriptions relatives au transport routier constatent un nombre élevé d'infractions, quelquefois graves, particulièrement sur les poids des véhicules de transport. ***Cette situation provient du nombre insuffisant de contrôles réalisés au titre de la directive 96/53/CE, ou de leur faible efficacité. En outre, les procédures et règles de contrôle sont différentes entre États membres, créant des situations d'insécurité juridique pour les conducteurs des véhicules circulant dans plusieurs États membres de l'Union. De plus, les transporteurs ne respectant pas les règles en la matière bénéficient d'un***

#### *Amendement*

(12) Les autorités chargées de faire respecter les prescriptions relatives au transport routier constatent un nombre élevé d'infractions, quelquefois graves, particulièrement sur les poids des véhicules de transport. ***Les facteurs qui contribuent à cette situation sont, par exemple, les contrôles réalisés au titre de la directive 96/53/CE, ou leur faible efficacité. En outre, les procédures et règles de contrôle sont différentes entre États membres et les transporteurs ne respectant pas les règles en la matière bénéficient d'un avantage compétitif significatif par rapport à leurs concurrents qui se soumettent à la réglementation, et par rapport aux autres***

avantage compétitif significatif par rapport à leurs concurrents qui se soumettent à la réglementation, et par rapport aux autres modes de transport. Cette situation constitue un obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur. Il **importe** en conséquence **que les** États membres **accentuent** le rythme des contrôles effectués, tant les contrôles manuels que les présélections en vue d'un tel contrôle.

modes de transport. Cette situation constitue un obstacle au bon fonctionnement du marché intérieur. Il **incombe** en conséquence **aux** États membres **d'accentuer éventuellement** le rythme des contrôles effectués, tant les contrôles manuels que les présélections en vue d'un tel contrôle.

Or. nl

## Amendement 112

Anne E. Jensen

### Proposition de directive

#### Considérant 13

*Texte proposé par la Commission*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. **En** présélection, **un seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié** pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, **car il permet de contrôler chaque véhicule**

*Amendement*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. **La** présélection **devrait être proportionnelle au nombre total de véhicules immatriculés et/ou circulant sur le territoire** pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union. **Les États membres**

*en moyenne statistique tous les trois jours.*

*ne devraient recourir aux solutions technologiques que si celles-ci ont démontré leur fiabilité et leur précision sur le plan technique et sont mises en œuvre de façon similaire par tous les États membres.*

Or. en

### *Justification*

*Les États membres devraient recourir uniquement à des solutions "éprouvées", tandis que les procédures d'exécution des différents États membres de l'Union européenne devraient faire l'objet d'une harmonisation. Les États membres devraient être libres de décider du nombre de véhicules devant être présélectionnés pour des contrôles, en tenant compte du nombre de véhicules immatriculés et/ou circulant sur leur territoire.*

### **Amendement 113** **Markus Ferber**

#### **Proposition de directive** **Considérant 13**

##### *Texte proposé par la Commission*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. En présélection, ***un seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres*** apparaît

##### *Amendement*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. ***Tous les systèmes de contrôle et toutes les exigences techniques doivent être***

approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, **car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.**

**harmonisés au niveau européen. Pour les systèmes destinés à être installés sur des véhicules utilitaires, des règles correspondantes doivent obligatoirement être intégrées dans les procédures de réception par type pour tous les véhicules utilitaires.** En présélection, **au moins [ ] % des véhicules couverts par le champ d'application circulant sur le territoire national** apparaît approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union. **Les véhicules étrangers doivent être pris en considération de manière appropriée dans le taux de contrôle en fonction de leur participation au trafic.**

Or. de

#### *Justification*

*Il existe, dans chaque État membre, des normes techniques différentes pour les systèmes de contrôle. Pour avoir des mesures comparables dans l'ensemble de l'Europe, des exigences correspondantes doivent être appliquées. La présélection des mesures doit être adaptée à la proposition de modification de l'intensité des contrôles techniques routiers.*

#### **Amendement 114** **Silvia-Adriana Țicău**

#### **Proposition de directive** **Considérant 13**

##### *Texte proposé par la Commission*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il

##### *Amendement*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il

est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués **peuvent** également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. En présélection, un seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.

est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués **sont** également **capables de** communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. En présélection, un seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.

Or. ro

## Amendement 115 Phil Bennion

### Proposition de directive Considérant 13

#### *Texte proposé par la Commission*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. **Certains** dispositifs **peuvent** être embarqués à bord des poids lourds **et** fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. **En** présélection, **un** seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié pour assurer l'efficacité du

#### *Amendement*

(13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. **En outre, lorsque cela s'avère approprié, des** dispositifs **devraient** être embarqués à bord des poids lourds **pour** fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation. Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. **La** présélection **devrait s'appuyer sur un système de classification par niveau de**

contrôle routier sur le territoire de l'Union, car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.

*risque afin de garantir l'efficacité des contrôles, tandis qu'un* seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.

Or. en

### *Justification*

*Les utilisateurs de véhicules utilitaires devraient installer des dispositifs embarqués de pesage dans les véhicules enregistrés, afin de permettre au conducteur de vérifier si son véhicule est en conformité avec la législation.*

## **Amendement 116** **Phil Bennion**

### **Proposition de directive** **Considérant 14**

#### *Texte proposé par la Commission*

(14) Le constat d'un nombre élevé d'infractions aux dispositions de la directive 96/53/CE tient, dans une large mesure, au niveau non dissuasif des sanctions prévues par la législation des Etats membres pour des violations de ces règles, voire de l'absence de telles sanctions. Cette faiblesse est encore aggravée par la grande diversité des niveaux de sanctions administratives applicables dans les différents Etats membres. Pour remédier à ces faiblesses il y a lieu de procéder à un rapprochement à l'échelle de l'Union, des niveaux et catégories de sanctions administratives pour les infractions à la directive 96/53/CE. Ces sanctions administratives devraient être effectives, proportionnées *et* dissuasives.

#### *Amendement*

(14) Le constat d'un nombre élevé d'infractions aux dispositions de la directive 96/53/CE tient, dans une large mesure, au niveau non dissuasif des sanctions prévues par la législation des Etats membres pour des violations de ces règles, voire de l'absence de telles sanctions. Cette faiblesse est encore aggravée par la grande diversité des niveaux de sanctions administratives applicables dans les différents Etats membres. Pour remédier à ces faiblesses il y a lieu de procéder à un rapprochement à l'échelle de l'Union, des niveaux et catégories de sanctions administratives pour les infractions à la directive 96/53/CE. Ces sanctions administratives devraient être effectives, proportionnées, dissuasives *et non discriminatoires*.

Or. en



**Amendement 117**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 14**

*Texte proposé par la Commission*

(14) Le constat d'un nombre élevé d'infractions aux dispositions de la directive **96/53/CE** tient, dans une large mesure, au niveau non dissuasif des sanctions prévues par la législation des États membres pour des violations de ces règles, voire de l'absence de telles sanctions. Cette faiblesse est encore aggravée par la grande diversité des niveaux de sanctions administratives applicables dans les différents États membres. Pour remédier à ces faiblesses il y a lieu de procéder à un rapprochement à l'échelle de l'Union, des niveaux et catégories de sanctions administratives pour les infractions à la directive **96/53/CE**. Ces sanctions administratives devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

*Amendement*

(14) Le constat d'un nombre élevé d'infractions aux dispositions de la directive **2002/7/CE** tient, dans une large mesure, au niveau non dissuasif des sanctions prévues par la législation des États membres pour des violations de ces règles, voire de l'absence de telles sanctions. Cette faiblesse est encore aggravée par la grande diversité des niveaux de sanctions administratives applicables dans les différents États membres. Pour remédier à ces faiblesses il y a lieu de procéder à un rapprochement à l'échelle de l'Union, des niveaux et catégories de sanctions administratives pour les infractions à la directive **2002/7/CE**. Ces sanctions administratives devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.

Or. nl

**Amendement 118**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 15**

*Texte proposé par la Commission*

(15) Les autorités de contrôle dans les États membres doivent pouvoir échanger des informations pour rendre plus efficaces les contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et pour faciliter le bon

*Amendement*

(15) Les autorités de contrôle dans les États membres doivent pouvoir échanger des informations pour rendre plus efficaces les contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et pour faciliter le bon

déroulement de ces contrôles, en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée. ***Le point de contact désigné conformément à l'article 18 paragraphe 1 du règlement 1071/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil<sup>9</sup>, pourrait servir de point de relais à cet échange d'informations.***

déroulement de ces contrôles, en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée.

---

<sup>9</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

Or. nl

**Amendement 119**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés régulièrement des contrôles effectués par les États membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les États membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.***

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 120**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

(16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés régulièrement des contrôles effectués par les Etats Membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les Etats Membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.

*Amendement*

(16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés régulièrement des contrôles effectués par les Etats Membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les Etats Membres **via leur point de contact**, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.

Or. en

**Amendement 121**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

(16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés **régulièrement** des contrôles effectués par les Etats Membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les Etats Membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.

*Amendement*

(16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés des contrôles **réguliers** effectués par les Etats Membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les Etats Membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.

Or. en

**Amendement 122**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.*

*Amendement*

**supprimé**

Or. nl

**Amendement 123**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément

*Amendement*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément

à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux ***ailerons profilés et dispositifs de protection contre l'encastrement*** aérodynamiques placés ***sur le côté et*** à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. de

## **Amendement 124** **Phil Bennion**

### **Proposition de directive** **Considérant 17**

#### *Texte proposé par la Commission*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations

#### *Amendement*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ***en vue de réviser les procédures de réception européennes conformément à la directive 2007/46/CE dans le cadre des règlements de la CEE-ONU***, ainsi que

sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

Or. en

**Amendement 125**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la

*Amendement*

(17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. ***Ces consultations devraient associer les principaux acteurs, comme***

Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

***les constructeurs de camions et les constructeurs de caisses et de remorques.*** Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil. ***Les acteurs devraient disposer de suffisamment de temps pour se conformer à ces exigences.***

Or. en

**Amendement 126**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(18) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la dimension et des effets de la présente directive, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre les mesures nécessaires, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé à ce même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.***

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 127**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(18 bis) En cas de modification des poids et dimensions prévus par la présente directive, il faudrait que ces modifications soient apportées de manière harmonisée et, en tous les cas, accompagnées d'un calendrier pour leur entrée en vigueur, afin de permettre aux entreprises de renouveler leur parc de véhicules sans créer de distorsions de la concurrence sur le marché.***

Or. es

**Amendement 128**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Considérant 19**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(19) Il convient dès lors de modifier la directive **96/53/CE** en conséquence,

(19) Il convient dès lors de modifier la directive **2002/7/CE** en conséquence,

Or. nl

**Amendement 129**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – partie introductive**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

La directive **96/53/CE** est modifiée comme suit:

La directive **2002/7/CE** est modifiée comme suit:

Or. nl



**Amendement 130**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 1**

Directive 96/53/CE

Article 2 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

– "**véhicule à propulsion hybride**": un véhicule au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules<sup>10</sup>, équipé d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence au réseau et d'un ou plusieurs moteurs de traction à combustion interne;

*Amendement*

– "**carburants de substitution**": les carburants qui se substituent aux carburants fossiles en tant que source d'énergie pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers. Ils comprennent notamment:

- l'électricité,
- l'hydrogène,
- les biocarburants au sens de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil,
- les carburants de synthèse,
- le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL),
- le gaz de pétrole liquéfié (GPL), et – les rejets thermiques.

---

<sup>10</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

Or. en

**Amendement 131**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 2 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**- "technologie à faibles émissions de carbone": une technologie innovante permettant une réduction avérée des émissions de CO<sub>2</sub>**

Or. en

*Justification*

*L'allongement des véhicules autorisé dans le cadre de la présente directive devrait servir à encourager la mise au point de technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des poids lourds.*

**Amendement 132**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de directive**

**Article premier – paragraphe 1 – point 1 – troisième tiret**

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

– "unité de transport intermodal": unité pouvant entrer dans les catégories suivantes: conteneur, caisse mobile, semi-remorque;

– "unité de transport intermodal": unité pouvant entrer dans les catégories suivantes: conteneur, caisse mobile, semi-remorque, **poids lourds**;

Or. pl

*Justification*

*La définition proposée limite son champ d'application aux conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques et exclut par exemple les poids lourds transportés sur des plates-formes ferroviaires. Il est possible que cette définition soit transposée à l'avenir à d'autres domaines, le risque étant qu'il soit alors impossible de considérer le transport de camions par rail comme une forme de transport intermodal s'il ne s'agit pas de semi-remorques ou de caisses mobiles.*

**Amendement 133**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 3**  
Directive 96/53/CE  
Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

– "unité de **transport** intermodal" : unité pouvant entrer dans les catégories suivantes : conteneur, caisse mobile, semi-remorque;

*Amendement*

– "unité de **chargement** intermodal" : unité pouvant entrer dans les catégories suivantes : conteneur, caisse mobile, semi-remorque;

Or. en

*Justification*

*Dans le secteur, il est plus courant d'utiliser le terme "unité de chargement intermodal".*

**Amendement 134**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 3 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 12 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**- "carburants de substitution": les carburants qui se substituent aux carburants fossiles en tant que source d'énergie pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers. Ils comprennent notamment:**

- l'électricité,**
- l'hydrogène,**
- les carburants de synthèse,**
- le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée**

- (gaz naturel liquéfié – GNL),*
- le gaz de pétrole liquéfié (GPL), et*
- les rejets thermiques;*

Or. de

*Justification*

*Afin de définir le terme de "véhicule à carburant de substitution" de manière neutre sur le plan technologique, il convient de définir au préalable la notion de "carburant de substitution".*

**Amendement 135**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 3 ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

**Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 12 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

- "transports combinés": les transports de marchandises entre des États membres pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres, et effectuent le trajet initial ou terminal routier;*
- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,*
- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de*

**débarquement.**

Or. en

*Justification*

*Correction d'un amendement dans le projet de rapport (mots manquants dans la définition).  
La définition existante du terme de "transports combinés" au sens de la directive  
1992/106/CEE devrait être utilisée tout au long du texte, plutôt que d'introduire le nouveau  
terme de "transport intermodal".*

**Amendement 136**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 1 – tiret 3 ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 12 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*- "transports combinés": les transports de marchandises pour lesquels le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres, et effectuent le trajet initial ou terminal routier:*

*- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,*

*- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.*

Or. en

## *Justification*

*Les transports combinés représentent toujours une opération en deux parties: un transport par route pour le trajet initial (du lieu de chargement à un terminal) et un transport par route pour le trajet terminal (du terminal au lieu de destination). La restriction du transport routier à une opération en une seule étape impliquerait que les entrepreneurs et les chargeurs disposent d'une liaison portuaire ou ferroviaire directe pour pouvoir appliquer la directive relative aux transports combinés, ce qui est rarement le cas dans l'Union européenne.*

### **Amendement 137**

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2) L'article 4 est modifié comme suit :**

***supprimé***

***(a) Le mot «national» est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.***

***(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:***

***'Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie.'***

Or. fr

### **Amendement 138**

**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2) *L'article 4 est modifié comme suit:*

2) *À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:*

*"Sans préjudice des droits des États membres définis dans les actes d'adhésion à l'Union, les opérations de transport internationales effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe I sont interdites. Les États membres dans lesquels des hauteurs de véhicules différentes sont déjà autorisées peuvent continuer de les autoriser pour les opérations de transport nationales."*

Or. de

*Justification*

*Il est précisé que les dispositions en vigueur n'autorisent pas l'usage transfrontalier des véhicules excessivement longs et lourds. Leur usage pourrait compromettre les objectifs fixés dans le Livre blanc. Il convient dès lors de procéder au préalable à une analyse d'impact rigoureuse, afin d'examiner notamment les incidences sur le transfert modal, sur la sécurité, sur l'infrastructure, sur les conditions sociales et de travail, sur les PME, sur la logistique, sur la pollution atmosphérique, sur le bruit, etc.*

**Amendement 139**

**Hubert Pirker**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2) *L'article 4 est modifié comme suit:*

2) *À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième*

*alinéa:*

***"Sans préjudice des droits des États membres définis dans les actes d'adhésion à l'Union et en vue d'assurer l'accomplissement du marché intérieur européen, les véhicules utilitaires qui dépassent les dimensions et les poids maximaux autorisés fixés dans la présente directive ne sont autorisés que sur certaines routes et à la demande au sein d'un État membre. Lors de l'examen de ces demandes, les États membres tiennent en particulier compte de facteurs tels que l'infrastructure disponible et les exigences de sécurité routière."***

Or. de

*Justification*

*Cette précision est nécessaire pour clarifier à nouveau l'objectif de cette directive: les dimensions et les poids maximaux autorisés sont fixés à l'échelle européenne en vue d'assurer un marché intérieur opérationnel. Toute infraction entraîne une distorsion de la concurrence et nuit dès lors au marché intérieur.*

**Amendement 140**  
**Artur Zasada**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

2) *L'article 4 est modifié comme suit:*

*Amendement*

2) *À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:*

***"L'utilisation transfrontalière d'ensembles de véhicules ne respectant pas les dimensions fixées à l'annexe I, points 1.1, 1.2 à 1.8, 4.2 et 4.4, est interdite. La Commission européenne est invitée à procéder à une analyse approfondie des effets possibles de la***



*circulation transfrontalière de camions plus longs et plus lourds sur le système de transport européen et en particulier sur la concurrence internationale."*

Or. en

**Amendement 141**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

2) *L'article 4 est modifié comme suit:*

2) *À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa: "L'utilisation transfrontalière de véhicules dont les dimensions ne correspondent pas aux dimensions visées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4, est interdite conformément à l'objectif du paragraphe 1."*

Or. it

*Justification*

*Le but de cet amendement est de préciser que la directive 96/53/CE n'a jamais eu pour objet d'autoriser l'utilisation transfrontalière des véhicules de concept modulaire. L'utilisation transfrontalière desdits véhicules est en effet contraire aux principaux objectifs politiques de l'Union, notamment les objectifs énoncés dans le Livre blanc et touchant au transfert modal, à la sécurité, aux PME, à la pollution, etc.*

**Amendement 142**

**Markus Ferber**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4

*Texte proposé par la Commission*

2) L'article 4 est modifié comme suit:

*Amendement*

2) L'article 4 est modifié comme suit:

***Les États membres peuvent toutefois, sur leur territoire, dans des conditions strictes et à condition d'appliquer des mécanismes de contrôle stricts, autoriser la circulation de véhicules ou d'ensembles de véhicules qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3 et 4.3, aux fins du transport national de marchandises. Les États membres qui n'autorisent pas, sur leur territoire, les véhicules ou ensembles de véhicules qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3 et 4.3, peuvent aussi interdire la circulation de tels véhicules utilitaires étrangers.***

Or. de

**Amendement 143**

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

2) L'article 4 est modifié comme suit :

*Amendement*

2) À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:

***"Sans préjudice des droits des États membres définis dans les actes d'adhésion à l'Union, les opérations de transport international effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe I sont interdites."***

Or. fr

**Amendement 144**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.* *supprimé*

Or. de

**Amendement 145**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(a) Le mot «national» est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.* *supprimé*

Or. fr

**Amendement 146**  
**Brian Simpson**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.* *supprimé*

Or. en

**Amendement 147**

**Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe **1**.

(a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe **2**.

Or. en

*Justification*

*Le fait d'autoriser expressément le transport transfrontalier de marchandises par des véhicules plus longs tout en maintenant l'interdiction d'utiliser des véhicules plus lourds et/ou plus hauts en transport transfrontalier constitue une mesure trop restrictive. Il serait contradictoire de limiter les opérations impliquant des véhicules plus lourds ou plus hauts aux opérations nationales effectuées de chaque côté d'une frontière tout en autorisant le transport transfrontalier par des véhicules plus longs.*

**Amendement 148**

**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.

*(Ne concerne pas la version française.)*

Or. ro

**Amendement 149**

**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 2 – point a bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(a bis) Le paragraphe 2 bis suivant est ajouté:***

***"Les États membres permettent d'utiliser les véhicules ou ensembles de véhicules routiers qui ne répondent pas aux exigences visées à l'annexe I, points 1.3, 2, 3, 4.1 et/ou 4.3, dans le transport transfrontalier entre des États membres limitrophes qui ont pris des mesures en application du présent paragraphe;"***

Or. nl

**Amendement 150**

**Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point a bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(a bis) La première phrase de l'article 4, paragraphe 4, est remplacée par la phrase suivante:***

***"Les États membres peuvent autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules ou d'ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises qui effectuent certaines opérations de transport n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports et dont les poids et les dimensions diffèrent de ceux prévus à l'annexe 1, 1, 2 et 4 de ."***

Or. en

**Amendement 151**  
**Herbert Dorfmann, Richard Seeber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:*

*supprimé*

*"Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:"*

Or. de

**Amendement 152**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:**

**supprimé**

***"Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:"***

Or. de

**Amendement 153**

**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:**

**supprimé**

***'Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est***

*remplie:’*

Or. fr

#### **Amendement 154**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:*

*supprimé*

*"Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:"*

Or. en

#### **Amendement 155**

**Sabine Wils**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:*

*supprimé*

*"Les opérations de transport sont*



*considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:"*

Or. en

*Justification*

*Rien ne permet de dire que le fait de limiter les opérations transfrontalières à deux États membres n'aurait pas une incidence importante sur la concurrence internationale. Toute dérogation aux poids et aux dimensions standard devrait rester une question d'ordre strictement national.*

**Amendement 156**

**Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:*

*supprimé*

*'Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est*

*remplie:*'

Or. fr

## **Amendement 157**

**Phil Bennion**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b – partie introductive**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 1

*Texte proposé par la Commission*

**(b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4, est remplacée par la phrase suivante:**

*Amendement*

**(b) À l'article 4, paragraphe 4 – le premier alinéa est modifié comme suit:**

***Les États membres peuvent uniquement autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules ou d'ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises qui effectuent certaines opérations de transport national n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports ni les objectifs de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement et de sécurité et dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe 1, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4:***

Or. en

*Justification*

*L'octroi d'une dérogation ne devrait être permis que si cette dérogation n'affecte pas le bon fonctionnement du marché unique et n'est pas en contradiction avec les objectifs de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement et de sécurité fixés dans la législation en la matière, comme les objectifs énoncés dans le cadre du programme sur l'interconnexion en Europe et les réseaux transeuropéens de transport, par exemple.*

## **Amendement 158**

**Hubert Pirker**

PE524.694v01-00

82/218

AM1011752FR.doc

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:***

***supprimé***

Or. de

*Justification*

*Cet alinéa doit être supprimé dans la mesure où il repose sur une pure hypothèse de la Commission, sans qu'il ait été procédé à une analyse d'impact ni à une analyse sur la base des données chiffrées correspondantes.*

**Amendement 159**

**Brian Simpson**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le***

***supprimé***

*cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:*

Or. en

**Amendement 160**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**  
Directive 96/53/CE  
Article 4– paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:*

*supprimé*

Or. en

*Justification*

*Cette hypothèse formulée par la Commission devrait être vérifiée par une analyse d'impact étudiant tous les effets et les conséquences possibles d'une utilisation généralisée de véhicules plus longs et plus lourds (LHV) dans le domaine du transport routier international.*

**Amendement 161**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

## **Proposition de directive**

### **Article premier – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, ***si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe***, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

#### *Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

Or. pl

#### *Justification*

*L'autorisation du trafic transfrontalier des véhicules hors gabarit va à l'encontre de l'objectif principal de la directive, à savoir la définition, pour certains véhicules routiers, des dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.*

## **Amendement 162**

**Oldřich Vlasák**

## **Proposition de directive**

### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération

#### *Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un État membre, ou dans le cas d'une opération

transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie.

transfrontalière, seulement entre deux États membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie.). ***Dans le cas des opérations de transport effectuées sur le territoire d'un État membre de même que dans le cas des opérations transfrontalières mentionnées ci-dessus, les États membres concernés peuvent limiter ces opérations, d'une manière non discriminatoire, à des infrastructures choisies. Dans ce cas, les États membres ont l'obligation d'informer le transporteur des restrictions concernées de manière suffisante et le plus tôt possible.***

Or. cs

#### *Justification*

*Pour des raisons de sécurité routière et pour préserver l'état des infrastructures, les États membres doivent avoir la possibilité de restreindre la circulation des transports exceptionnels à des infrastructures adaptées à ce type de trafic.*

#### **Amendement 163**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

#### **Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, ***seulement*** entre ***deux*** Etats membres limitrophes qui ont ***chacun***

#### *Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, entre ***des*** Etats membres limitrophes qui ont adopté des mesures

adopté des mesures *prises en application du présent paragraphe*, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

*prises en application du présent paragraphe*, et si, *en ce qui concerne les dimensions*, l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

Or. en

#### **Amendement 164**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un État membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre *deux* États membres *limitrophes* qui ont *chacun* adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

#### *Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un État membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre États membres qui ont adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

Or. sv

#### **Amendement 165**

**Peter van Dalen**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de

#### *Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de

façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un État membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre *deux* États membres limitrophes qui ont *chacun* adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un État membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre *des* États membres limitrophes qui ont adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

Or. nl

**Amendement 166**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

*Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie. ***Lorsqu'ils autorisent la circulation transfrontalière de tels véhicules et ensembles de véhicules, les États membres définissent le réseau routier sur lequel ces véhicules et ensembles de véhicules sont autorisés à circuler. Ce réseau routier devrait faire partie des réseaux RTE-T au sens du règlement (UE) n° .../2013 (règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen***



*de transport).*

Or. en

### **Amendement 167**

**Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

*Les* opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, **seulement** entre deux **Etats** membres limitrophes qui ont **chacun** adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:

#### *Amendement*

**Conformément au principe de subsidiarité, les** opérations de transport **utilisant des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids diffèrent de ceux prévus à l'annexe 1, points 1, 2, 3 et 4,** sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire **régi par une autorité compétente** d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, **sont autorisées** entre deux **ou plusieurs autorités compétentes d'États** membres limitrophes qui ont adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie. **Les autorités compétentes des États membres fixent des exigences spécifiques relatives au véhicule, à l'infrastructure et au conducteur en vue d'assurer un niveau de sécurité adéquat. L'utilisation transfrontalière de ce type de véhicules devrait s'appuyer sur des accords bilatéraux ou multilatéraux entre les États membres concernés définissant les itinéraires et les autres conditions requises.**

Or. en

**Amendement 168**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes **qui ont** chacun adopté **des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:**

*Amendement*

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports **ni les objectifs de l'Union européenne en matière de protection de l'environnement et de sécurité**, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes **si les conditions prévues au point a) sont remplies, ou si chacun des deux États membres a adopté les mesures visées à l'article 4 bis (nouveau) et si les conditions prévues au point b) sont remplies:**

Or. en

*Justification*

*Afin d'empêcher toute distorsion du marché unique dans un espace de libre circulation, il convient de fixer des exigences communes relatives à l'utilisation transfrontalière de véhicules plus longs. Toutefois, cela ne s'applique pas aux secteurs de la sylviculture et de l'exploitation forestière dans les États membres concernés.*

**Amendement 169**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(b bis) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 4:***

***(7 bis) Au plus tard [trois ans après la date de publication de la présente directive], la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application des articles 4 et 4 bis (nouveau). Ce rapport évalue si les dispositions prévues à l'article 4 sont en contradiction avec les objectifs de l'Union en matière de sécurité et de protection de l'environnement et s'il est nécessaire d'adapter l'article 4 bis (nouveau) en fonction des progrès technologiques récents. Le cas échéant, le rapport est accompagné d'une proposition législative.***

Or. en

**Amendement 170**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 7 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(b ter) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 4:***

***7 ter. Deux États membres limitrophes peuvent autoriser la circulation sur leur territoire, pour une opération transfrontalière, de véhicules ou d'ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont les dimensions excèdent les valeurs énoncées à l'annexe 1, point 1.3, à condition d'en informer la Commission européenne avant l'adoption de la présente directive.***

**Amendement 171**  
**Ismail Ertug, Brian Simpson**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(b bis) À l'article 4, le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:***

***"5. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive soient utilisés pendant une période d'essai, pour autant que les conditions suivantes soient remplies:***

***- les opérations de transport sont limitées au niveau local et se déroulent dans un secteur défini du territoire d'un État membre;***

***- la période d'essai est limitée à 24 mois;***

***- l'essai fait l'objet d'un suivi scientifique. À cet égard, il convient d'examiner les conséquences des véhicules expérimentaux sur les aspects suivants: l'infrastructure, la sécurité routière, le transfert modal, la compatibilité avec les offres existantes de transport combiné, l'environnement, les conditions de travail des conducteurs et l'acceptation par le public;***

***- un rapport officiel sur le déroulement de l'essai et les résultats du suivi scientifique est transmis chaque année à la Commission européenne;***

***- la Commission européenne publie les***

*rapports.*

*Les États membres informent au préalable la Commission européenne des essais qu'ils entendent effectuer. La Commission vérifie l'admissibilité des essais à la lumière des conditions décrites ci-dessus. Les essais qui ne sont pas conformes à la présente directive ou qui nuisent à la concurrence internationale doivent être refusés par la Commission. La Commission informe le Parlement européen de sa décision."*

Or. de

*Justification*

*Les États membres peuvent continuer d'autoriser les essais de véhicules qui ne sont pas conformes aux dimensions et aux poids autorisés. Ces essais doivent être effectués de manière à ne pas nuire à la concurrence internationale et à n'avoir aucune conséquence négative sur le marché intérieur. Les conditions-cadres garantissent l'obtention de nouvelles connaissances durant la période d'essai. Les résultats des essais doivent être mis à la disposition de l'Union européenne, des États membres et de la population.*

**Amendement 172**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 – point b bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(b bis) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 4:***

***3 bis) La Commission devrait formuler une proposition en vue d'adopter une approche commune en ce qui concerne les procédures de délivrance de permis spéciaux des autorités compétentes des différents États membres et/ou régions autorisant la circulation de chargements indivisibles.***

**Amendement 173**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis) L'article 4, paragraphe 5 bis, suivant est ajouté:**

**5 bis) Les États membres peuvent permettre le transport transfrontalier de véhicules ou ensembles de véhicules qui ne répondent pas aux exigences visées aux points 1, 2, 3 et 4 de l'annexe, à condition que les États membres n'opèrent pas de distinction entre les États membres où les véhicules en question sont enregistrés. Les États membres mentionnent les parties du réseau routier où ces véhicules ou ensembles de véhicules sont autorisés. Cette information est accessible au public.**

Or. nl

**Amendement 174**  
**Brian Simpson, Georges Bach**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis) À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:**

*Sans préjudice des droits des États membres définis dans les actes d'adhésion à l'Union, les opérations de transport international effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe 1, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4, sont interdites.*

Or. en

*Justification*

*Modification pour aligner ce passage sur la structure et l'objectif de l'article 4, paragraphe 1.*

**Amendement 175**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 bis) L'article 4, paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:*

*5) les États membres sont encouragés à autoriser les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la présente directive à effectuer certaines opérations de transport local pendant une période d'essai. Les États membres en informent la Commission.*

Or. xm

**Amendement 176**  
**Michel Dantin, Dominique Riquet**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis) À l'article 4, paragraphe 4, l'alinéa suivant est inséré après le deuxième alinéa:**

***"Sans préjudice des droits des États membres définis dans les actes d'adhésion à l'Union, le transport international par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les longueurs et le poids au-delà de 44 tonnes ne sont pas conformes à celles prévues à l'annexe I de la présente Directive est interdit."***

Or. fr

**Amendement 177**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis) L'article 4, paragraphe 2, de la directive 96/53/CE est modifié comme suit:**

***Nouveau point 2:***

***"Les transports transfrontaliers avec des véhicules ou des ensembles de véhicules pour le transport de marchandises qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I, point 2 sont autorisés entre États membres qui ont adopté des mesures pour permettre de tels écarts"***.



**Amendement 178**

**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 ter) L'article 4, paragraphe 4, premier alinéa, de la directive 96/53/CE est modifié comme suit:**

**"4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport et qui effectuent certaines opérations de transport n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4."**

**Amendement 179**

**Philip Bradbourn**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 3**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3) **Les articles 4** paragraphe 6, 5 point b), 8 bis, sont supprimés.

3) **L'article 4, paragraphe 6, est modifié comme suit:**

**Les autorités compétentes des États membres limitrophes peuvent autoriser les opérations transfrontalières effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids diffèrent de ceux prévus à l'annexe I,**

*points 1, 2, 3 et 4, à condition que cette autorisation n'entraîne aucune discrimination en fonction de l'État membre où le tracteur, la remorque ou la semi-remorque est immatriculé(e). Les autorités compétentes définissent (peuvent définir) également les itinéraires sur lesquels les véhicules ou les ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids diffèrent de ceux prévus à l'annexe 1, points 1, 2, 3 et 4, sont autorisés à circuler. Les États membres informent la Commission de leurs décisions et mettent ces informations à la disposition du public.*

*L'article 5, point b) et l'article 8 bis sont supprimés.*

Or. en

## **Amendement 180**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 3**

*Texte proposé par la Commission*

3) *Les articles 4* paragraphe 6, 5 point b), 8 bis, sont supprimés.

*Amendement*

3) *L'article 4, paragraphe 6, est modifié comme suit: Les autorités compétentes des États membres limitrophes peuvent autoriser les opérations de transport transfrontalier effectuées par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids diffèrent de ceux prévus à l'annexe 1, points 1, 2, 3 et 4, à condition que cette autorisation n'entraîne aucune discrimination en fonction de l'État membres où le tracteur, la remorque ou la semi-remorque est immatriculé(e). Les autorités compétentes peuvent également définir les itinéraires sur lesquels les véhicules ou les ensembles de véhicules dont les dimensions et les poids diffèrent de ceux prévus à*

***L'annexe 1, points 1, 2, 3 et 4, sont autorisés à circuler. Il convient de spécifier que les États membres informent la Commission de leurs décisions. L'article 5 point b) et l'article 8 bis, sont supprimés.***

Or. en

*Justification*

*Les États membres dont les infrastructures permettent la circulation de véhicules dont la hauteur excède 4 mètres devraient être autorisés à s'engager dans des échanges commerciaux transfrontaliers. Cette disposition ne devrait générer aucune discrimination en fonction du pays d'immatriculation et ne devrait nullement obliger les États membres souhaitant limiter la hauteur des véhicules à 4 mètres au maximum à autoriser la circulation de véhicules plus hauts.*

**Amendement 181  
Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive  
Article 1 – paragraphe 1 – point 3 bis (nouveau)  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 6 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis) Le paragraphe 6 bis suivant est ajouté à l'article 4:***

***6 bis) sur la base des informations reçues au titre de l'article 4, paragraphe 5, la Commission est habilitée à subordonner l'autorisation de principe de ces véhicules à des spécifications qui contribuent à la sécurité routière et à la protection de l'environnement.***

Or. xm

**Amendement 182  
Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive  
Article 1 – paragraphe 1 – point 4 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**4 bis) Le texte suivant est ajouté à l'article 4, paragraphe 5, de la présente directive:**

**En vue de définir ces périodes d'essai, les conditions suivantes doivent être remplies:**

- la période d'essai n'exède pas une durée de 5 ans,**
- les opérations de transport sont effectuées dans une zone locale et bien définie du territoire de l'État membre,**
- l'essai doit faire l'objet d'un suivi officiel, qui prendra en compte les effets sur l'infrastructure, la sécurité routière, la répartition entre les modes de transport et l'environnement,**
- il convient d'envoyer à la Commission et de rendre public un rapport officiel présentant les résultats du suivi de l'essai.**

Or. en

*Justification*

*Afin d'obtenir des résultats probants à l'échelle européenne, les périodes d'essai définies par les États membres doivent remplir certaines conditions et faire l'objet d'un suivi.*

### **Amendement 183**

**Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen**

### **Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 5 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 bis) Le paragraphe 7 bis suivant est**

*ajouté à l'article 4:*

*7 bis. Les États membres limitrophes qui, depuis l'entrée en vigueur de la directive 96/53/CE, autorisent à titre permanent le transport routier de marchandises au moyen de véhicules ou d'ensembles de véhicules dont les poids et/ou les dimensions diffèrent des valeurs fixées à l'annexe 1 conformément à l'article 4, paragraphe 1, point a), et à l'article 4, paragraphe 2, point a), et, en ce qui concerne les dimensions, conformément à l'article 4, paragraphe 4, auquel s'ajoutent, en ce qui concerne les opérations transfrontalières, les écarts prévus à l'annexe 1, point 1.3, peuvent autoriser les opérations transfrontalières entre leurs territoires respectifs effectuées avec ce type de véhicules et d'ensembles de véhicules. De même, les États membres et les États membres limitrophes autorisant à titre provisoire la circulation de véhicules plus longs, plus lourds ou plus hauts peuvent autoriser, d'un commun accord, les opérations transfrontalières entre leurs territoires respectifs. Les États membres informeront la Commission de cette procédure.*

Or. en

#### *Justification*

*Conformément au principe de subsidiarité, les États membres doivent avoir le droit de choisir des solutions de transport adaptées à leur situation particulière, dans la mesure où ces solutions n'occasionnent aucune discrimination entre les véhicules nationaux et les autres. La directive 96/53/CE laisse déjà une grande latitude aux États membres à cet égard.*

#### **Amendement 184** **Petri Sarvamaa**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 5 b (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 4 – paragraphe 7 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 ter) Le paragraphe 7 ter suivant est ajouté à l'article 4:**

**7 ter. La procédure via laquelle les États membres autorisent les opérations transfrontalières effectuées avec des véhicules plus lourds, plus longs et/ou plus hauts, d'un commun accord et avec une procédure d'information de la Commission, fera l'objet d'une réévaluation 5 ans après l'entrée en vigueur de la présente directive.**

Or. en

## **Amendement 185**

**Phil Bennion**

### **Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 2 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 4 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis) L'article 4 bis est ajouté:**

#### **Article 4 bis**

**L'État membre accordant l'autorisation veille à ce que les mesures suivantes soient mises en œuvre sur son territoire pour les véhicules ou les ensembles de véhicules dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe 1, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4:**

**a) Les véhicules ou les ensembles de véhicules n'excèdent pas le poids maximal autorisé pour un véhicule prévu au point 2.2.2 c) et sont équipés des dispositifs de sécurité requis conformément aux articles 10 et 12 du règlement (CE) n° 661/2009**

*b) Les véhicules ou les ensembles de véhicules respectent les limites d'émissions fixées à l'annexe I du règlement (CE) n° 595/2009*

*c) L'État membre accordant l'autorisation a adopté un mécanisme visant à internaliser les coûts externes générés par l'utilisation de ces véhicules et a conclu des accords sur le passage d'un mode de transport routier à un mode de transport ferroviaire*

*d) L'État membre accordant l'autorisation a instauré une formation spécifique, conformément à la directive 2003/59/CE, ainsi que des exigences en matière de certification délivrée par les autorités compétentes, y compris une expérience de conduite d'une durée minimale de cinq ans*

*e) Les véhicules ou les ensembles de véhicules ne sont autorisés à circuler que sur les itinéraires définis. La définition de ces itinéraires n'est possible que si les routes et les infrastructures routières sur l'ensemble de l'itinéraire ont été conçues et construites de façon à permettre l'utilisation de ce type de véhicules.*

*L'État membre informe la Commission des mesures prises en application du présent article. Les décisions visant à autoriser les véhicules dont les dimensions diffèrent de celles prévues à l'annexe 1, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4, ne peut entrer en vigueur si la Commission européenne s'y oppose en motivant sa position.*

Or. en

#### *Justification*

*Afin d'empêcher toute distorsion du marché unique dans un espace de libre circulation et toute contradiction avec les objectifs de l'Union européenne en matière de sécurité et de protection de l'environnement, il convient de fixer des exigences communes.*

**Amendement 186**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

*Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs *et* qui répondent aux exigences précisées ci-dessous – **à condition que la participation des véhicules ou parties de véhicules (par exemple, semi-remorque, caisse mobile) au transport combiné ne soit pas entravée**. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

Or. de

*Justification*

*Lors de la modification de l'aérodynamique des poids lourds, il convient de s'assurer que les véhicules pourront continuer de prendre part sans entraves au transport combiné.*

**Amendement 187**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des

*Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques *et d'optimiser les*



ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

**nouveaux éléments/composants** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

Or. de

### *Justification*

*Il convient d'adopter une approche globale de l'amélioration des performances énergétiques et de la sécurité routière.*

### **Amendement 188** **Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer **la sécurité routière** **et** les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.

Or. es

*Justification*

*Cet amendement reprend la même formulation que l'article 9 et place sur le même pied la nécessité que les modifications des caisses contribuent également à améliorer la sécurité routière.*

**Amendement 189**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Dans le but d'améliorer la sécurité routière, les ailerons profilés et dispositifs de protection contre l'encastrement aérodynamiques placés sur le côté et à l'arrière des véhicules et de leurs remorques doivent être conçus dans une matière absorbant l'énergie, afin de réduire significativement les conséquences pour les autres usagers de la route en cas d'accident.***

Or. de

**Amendement 190**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules***

***supprimé***

*ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.*

Or. en

#### **Amendement 191**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*3 bis. La Commission élabore et propose un système d'essais harmonisé afin d'optimiser l'incidence des nouvelles parties avant, latérales et arrière des poids lourds en termes de sécurité pour les piétons et les cyclistes,*

Or. en

#### **Amendement 192**

**Corien Wortmann-Kool**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les exigences de performance et de sécurité *auxquelles les* dispositifs mentionnés au premier paragraphe *doivent répondre* sont les suivantes:

Les exigences de performance et de sécurité *à prendre en considération pour la certification des* dispositifs mentionnés au premier paragraphe sont les suivantes:

**Amendement 193**  
**Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

Les exigences de performance et de sécurité **auxquelles les** dispositifs mentionnés au premier paragraphe **doivent répondre** sont les suivantes:

*Amendement*

Les exigences de performance et de sécurité **à prendre en considération pour la certification des** dispositifs mentionnés au premier paragraphe sont les suivantes:

Or. en

**Amendement 194**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

en termes de sécurité routière **et de sécurité du transport intermodal, notamment:**

*Amendement*

en termes de sécurité routière:

Or. en

**Amendement 195**  
**Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – alinéa 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

en termes de sécurité routière ***et de sécurité du transport intermodal, notamment:***

en termes de sécurité routière:

Or. en

*Justification*

*Le transport intermodal ne représente qu'une petite partie du transport routier. Dès lors, il n'est pas nécessaire que chaque dispositif aérodynamique soit compatible avec le transport intermodal. Cela restreindrait les évolutions actuelles du marché ainsi que les innovations technologiques. En outre, cela irait à l'encontre de l'objectif général de durabilité visant à réduire les émissions et la consommation de carburant dans les opérations de transport routier de marchandises.*

**Amendement 196**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de ***limiter le*** risque de détachement,

la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de ***garantir l'absence de*** risque de détachement, ***y compris dans des circonstances extrêmes,***

Or. es

**Amendement 197**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

une signalétique diurne et nocturne, efficace en conditions météorologiques dégradées, permettant une perception du gabarit extérieur du véhicule par les autres usagers de la route,

*Amendement*

une signalétique diurne et nocturne **remplissant les conditions de la réception par type en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse**, efficace en conditions météorologiques dégradées, permettant une perception du gabarit extérieur du véhicule par les autres usagers de la route,

Or. de

*Justification*

*Afin d'améliorer la sécurité routière, il faudrait appliquer des règles uniformes pour la réception par type en vertu de la norme ECE-R48.*

**Amendement 198**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

une signalétique diurne et nocturne, efficace en conditions météorologiques dégradées, permettant une perception du gabarit extérieur du véhicule par les autres usagers de la route,

*Amendement*

une signalétique diurne et nocturne, efficace en conditions météorologiques dégradées, permettant une perception du gabarit extérieur du véhicule **et du périmètre de la caisse** par les autres usagers de la route,

Or. es

**Amendement 199**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(ii bis) une conception ne réduisant pas la visibilité du conducteur à l'arrière du véhicule. Afin d'améliorer la visibilité, ils peuvent être conditionnés à l'existence de systèmes supplémentaires destinés à pallier le manque de visibilité, comme des caméras, des capteurs, des miroirs, etc.,***

Or. es

**Amendement 200**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

une conception limitant les risques encourus par les autres véhicules et leurs passagers en cas de collision,

une conception limitant les risques encourus par ***les autres usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables (cyclistes, piétons, deux-roues motorisés) ainsi que par*** les autres véhicules et leurs passagers en cas de collision,

Or. es

**Amendement 201**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – point iv bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(iv bis) la longueur du dispositif est limitée à la mesure maximale de 500 mm définie à l'annexe I, point 1.1;***

Or. de

*Justification*

*Le règlement (UE) n° 1230/2012 s'applique à l'élaboration des pièces aérodynamiques. D'après celui-ci, les pièces aérodynamiques doivent être conçues de sorte qu'elles dépassent d'au maximum 50 cm à l'arrière du véhicule, sans agrandir la zone de chargement, et que le véhicule puisse prendre part au transport combiné sans entrave.*

### **Amendement 202**

**Gesine Meissner**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***pour les remorques et semi-remorques concernés, l'insertion dans les unités ferroviaires, maritimes, et fluviales lors d'opérations de transport intermodal,***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Le transport intermodal ne représente qu'une petite partie du transport routier. Dès lors, il n'est pas nécessaire que chaque dispositif aérodynamique soit compatible avec le transport intermodal. Cela restreindrait les évolutions actuelles du marché ainsi que les innovations technologiques. En outre, cela irait à l'encontre de l'objectif général de durabilité visant à réduire les émissions et la consommation de carburant dans les opérations de transport routier de marchandises.*

### **Amendement 203**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**



**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

ces dispositifs sont **facilement** pliables **ou rétractables ou amovibles par le chauffeur**.

ces dispositifs sont pliables **et dépliables automatiquement**.

Or. en

*Justification*

*La proposition actuelle de la Commission introduit la possibilité d'adjoindre des ailerons arrière d'une longueur maximale de deux mètres ainsi que l'option du contrôle manuel, susceptible d'entraîner une perte de temps pour le chauffeur et de mettre sa santé en danger.*

**Amendement 204**

**Mathieu Grosch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

ces dispositifs **sont facilement** pliables **ou rétractables ou amovibles par le chauffeur**.

ces dispositifs **seront** pliables **et dépliables automatiquement**.

Or. en

*Justification*

*Ces dispositifs doivent être pliables et dépliables automatiquement de manière à ne pas compromettre la santé du chauffeur et à permettre un meilleur contrôle.*

**Amendement 205**

**Markus Ferber**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

AM\1011752FR.doc

113/218

PE524.694v01-00

Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – dernière phrase

*Texte proposé par la Commission*

Les dépassements des longueurs maximales ***n'entraînent pas d'accroissement*** de la capacité d'emport des véhicules ou ensembles de véhicules.

*Amendement*

Les dépassements des longueurs maximales ***entraînent l'accroissement*** de la capacité d'emport des véhicules, ***sans augmenter le poids total autorisé des véhicules*** ou ensembles de véhicules.

Or. de

*Justification*

*Afin d'améliorer significativement les performances énergétiques, il y a lieu d'utiliser les centimètres supplémentaires autorisés aux fins des performances aérodynamiques pour permettre un volume de chargement additionnel.*

**Amendement 206**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les Etats Membres ***qui*** délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, et indique que le dispositif contribue de manière significative à l'amélioration des performances aérodynamiques. Les certificats d'autorisation délivrés dans un ***Etat Membre*** sont reconnus par les autres Etats Membres.

*Amendement*

Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les ***États membres. Des règles identiques et pratiques doivent s'appliquer à l'immatriculation des véhicules dans toute l'Europe. Les États membres*** délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, et indique que le dispositif contribue de manière significative à l'amélioration des performances aérodynamiques. Les certificats d'autorisation délivrés dans un ***État membre*** sont reconnus par les autres États membres.

**Amendement 207**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les Etats Membres qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, et indique que le dispositif contribue de manière significative à l'amélioration des performances aérodynamiques. Les certificats d'autorisation délivrés dans un Etat Membre sont reconnus par les autres Etats Membres.

*Amendement*

Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les États membres qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, et indique que le dispositif contribue de manière significative à l'amélioration des performances aérodynamiques. Les certificats d'autorisation délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres, *sous réserve des restrictions mentionnées au paragraphe 5.*

Or. en

*Justification*

*La présente directive devrait s'aligner sur la législation actuelle relative à la réception par type. En outre, les États membres ne devraient pas être contraints d'approuver des véhicules équipés de dispositifs autorisés par d'autres États membres, mais susceptibles de compromettre la sécurité routière.*

**Amendement 208**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis. les nouveaux véhicules N2 et N3 seront équipés de cabines de tracteur qui satisfont aux exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, dans les dix ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive.***

Or. en

**Amendement 209**

**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.***

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 210**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles ***sont appliquées conformément à la directive 2007/46/CE relative à la réception par type et*** prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

Or. en

*Justification*

*La présente directive devrait s'aligner sur la législation actuelle relative à la réception par type. En outre, les États membres ne devraient pas être contraints d'approuver des véhicules équipés de dispositifs autorisés par d'autres États membres, mais susceptibles de compromettre la sécurité routière.*

**Amendement 211**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3. ***Étant donné qu'il y aura forcément des interactions entre la protection arrière contre***

*l'encastrement et les ailerons profilés, la Commission européenne est également habilitée à adapter à la nouvelle situation les caractéristiques techniques, les niveaux minimaux de performances, etc. du dispositif de protection contre l'encastrement.*

Or. de

**Amendement 212**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3. ***Pour les dispositifs de signalétique du gabarit et du périmètre visés au paragraphe 2, la Commission élabore des normes communes harmonisées sur la perception, les types et la luminosité qui permettent de déterminer les dispositifs supplémentaires.***

Or. es

*Justification*

*Il convient que la Commission harmonise les normes sur la signalétique des ailerons, du gabarit et du périmètre afin d'améliorer la visibilité et d'augmenter la sécurité routière.*

**Amendement 213**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.*

*supprimé*

Or. nl

**Amendement 214**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire*

*Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive, la Commission européenne adopte les actes délégués prévus à l'article 8, paragraphe 4.*

*s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.*

Or. cs

*Justification*

*Pour assurer la sécurité routière et l'évolution des équipements proposés par les fabricants, il est souhaitable que la Commission apporte dans les meilleurs délais plus de précisions sur les dispositifs proposés.*

**Amendement 215**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées **au** paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

*Amendement*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant **au moins** aux exigences mentionnées **aux premier et deuxième tirets du** paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I, point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Or. en

*Justification*

*Le règlement (UE) n° 1230/2012 prévoit déjà un dépassement maximal de 500 mm. Cette limite restreint les possibilités d'innovation en termes de longueur des dispositifs aérodynamiques. La proposition de la Commission européenne – deux mètres – laisse davantage de marge de manœuvre. Dès lors, il convient de modifier les règles de manière à assurer une compatibilité avec les nouvelles règles en matière de poids et de dimensions. En outre, il est important de prévoir une compatibilité avec le transport intermodal, qui ne devrait cependant pas être obligatoire pour tous les véhicules.*



**Amendement 216**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

*Amendement*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I, point 1.1. ***La zone de chargement ainsi obtenue peut être utilisée pour permettre un volume de chargement accru, sans augmenter la masse totale autorisée du véhicule utilitaire.*** Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Or. de

**Amendement 217**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au

*Amendement*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au

paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I, point 1.1. ***Les États membres approuvent l'utilisation de véhicules équipés de ces dispositifs sur leurs territoires, à moins d'avoir de bonnes raisons de croire que les normes techniques de fabrication du dispositif ne sont pas équivalentes aux leurs.*** Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

Or. en

### *Justification*

*La présente directive devrait s'aligner sur la législation actuelle relative à la réception par type. En outre, les États membres ne devraient pas être contraints d'approuver des véhicules équipés de dispositifs autorisés par d'autres États membres, mais susceptibles de compromettre la sécurité routière.*

### **Amendement 218**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 6**

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

#### *Amendement*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I, point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive. ***Les véhicules spécialisés, tels que les porte-voitures, qui ne peuvent être***

*équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière de par leur structure ouverte, peuvent utiliser ces deux mètres supplémentaires afin d'optimiser leur efficacité d'une autre manière, par exemple pour renforcer leur capacité de chargement en utilisant les porte-à-faux avant et arrière.*

Or. en

#### *Justification*

*Étant donné leur structure ouverte, les porte-voitures ne sont pas du tout aérodynamiques. Utilisés exclusivement dans le secteur des véhicules finis, ils ne peuvent être équipés de dispositifs aérodynamiques externes à l'arrière. Néanmoins, il est possible d'améliorer considérablement leur efficacité (énergétique) en utilisant les deux mètres supplémentaires proposés dans le présent article, qui permettraient d'installer jusqu'à trois véhicules supplémentaires (neuf au lieu de six) sur un seul porte-voitures.*

#### **Amendement 219** **Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 6**  
Directive 96/53/CE  
Article 8 – paragraphe 5

#### *Texte proposé par la Commission*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

#### *Amendement*

En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3 peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I, point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive. ***Les véhicules spécialisés, tels que les porte-voitures, qui ne peuvent être équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière de par leur structure ouverte, peuvent utiliser ces deux mètres***

*supplémentaires afin d'optimiser leur efficacité d'une autre manière, par exemple pour renforcer leur capacité de chargement en utilisant les porte-à-faux avant et arrière. La cabine du tracteur doit dans tous les cas répondre aux exigences visées à l'article 9.*

Or. en

#### *Justification*

*Étant donné leur structure ouverte, les porte-voitures ne sont pas du tout aérodynamiques. Utilisés exclusivement dans le secteur des véhicules finis, ils ne peuvent être équipés de dispositifs aérodynamiques externes à l'arrière. Néanmoins, il est possible d'améliorer considérablement leur efficacité (énergétique) en utilisant les deux mètres supplémentaires proposés dans le présent article, qui permettraient d'installer jusqu'à trois véhicules supplémentaires (neuf au lieu de six) sur un seul porte-voitures.*

#### **Amendement 220**

**Bogusław Liberadzki**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer **les performances aérodynamiques et de sécurité routière** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, **et améliorant la sécurité routière.**

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer **la sécurité routière et les performances aérodynamiques** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées **d'au maximum 800 mm** pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs **plus sûres tout en** améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules **ainsi que leur efficacité énergétique.**

Or. en

## Amendement 221

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer **les performances aérodynamiques et de sécurité routière** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. **Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre** la construction de cabines de tracteurs **améliorant les caractéristiques aérodynamiques** des véhicules ou ensembles de véhicules, **et améliorant la sécurité routière**.

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer **la sécurité routière et les performances aérodynamiques** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, **ne** peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. La construction de cabines de tracteurs **doit permettre d'améliorer la sécurité routière** des véhicules ou ensembles de véhicules **ainsi que leurs caractéristiques aérodynamiques**.

Or. en

## Amendement 222

Jörg Leichtfried

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au

paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines **de tracteurs améliorant** les **caractéristiques** aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, **et améliorant la sécurité routière**.

paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines **plus sûres** et **d'améliorer** les **performances** aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules.

Or. en

### *Justification*

*Précision de l'amendement dans le projet de rapport. Il convient de biffer le terme "tracteur" étant donné que le texte ne s'appliquerait alors qu'aux véhicules articulés. Or, la présente directive doit viser l'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des cabines de poids lourds.*

### **Amendement 223**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances **aérodynamiques** et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre **la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques** des véhicules ou ensembles de véhicules, et **améliorant** la sécurité routière.

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances **en termes d'efficacité énergétique** et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre **l'amélioration des performances énergétiques** des véhicules ou ensembles de véhicules, et **de renforcer** la sécurité routière. **Le règlement (CE) n° 661/2009 doit être amendé en conséquence.**

Or. fr

## *Justification*

*L'objectif étant de promouvoir des transports durables, il est essentiel de faire une référence explicite à la notion de gain énergétique. L'aérodynamisme en soi n'est pas le but de la présente directive, mais un simple outil pour atteindre l'objectif. Afin d'éviter toute mauvaise interprétation de la part des acteurs, il convient de préciser que les présentes dispositions modifient les mesures édictées dans le règlement (CE) n° 661/2009 relatif à la sécurité générale des véhicules à moteur.*

### **Amendement 224 Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière ***tant pour les usagers vulnérables que pour les véhicules en cas de collision par l'arrière.***

Or. de

### **Amendement 225 Brian Simpson**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

*Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines **de tracteurs** améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.

*Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines **plus sûres, tout en** améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.

Or. en

*Justification*

*L'amélioration de la sécurité routière doit être la priorité de la présente directive. En outre, il convient de biffer le terme "tracteur" étant donné que la présente directive doit viser l'amélioration de la sécurité pour l'ensemble des poids lourds, et pas seulement des poids lourds articulés.*

**Amendement 226**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences

*Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, peuvent être dépassées **d'au maximum 400 mm** pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui



précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.

répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous, ***pour autant que la participation des véhicules ou parties de véhicule (par exemple, la cabine) au transport combiné ne soit pas entravée.*** Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.

Or. de

### *Justification*

*L'allongement de la cabine du tracteur améliore la sécurité routière et les performances énergétiques. Lors de la modification, il faut toutefois s'assurer que les véhicules puissent continuer de prendre part au transport combiné. Parallèlement, il faut assurer que les véhicules sont compatibles avec la route roulante (rollende Landstraße), qui joue surtout un grand rôle dans le transport transalpin. L'allongement de la cabine du tracteur de maximum 400 mm le garantit.*

### **Amendement 227** **Silvia-Adriana Țicău**

#### **Proposition de directive** **Article 1 – paragraphe 1 – point 7** Directive 96/53/CE Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour ***principal*** objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour ***seul*** objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la

sécurité routière.

sécurité routière.

Or. ro

## **Amendement 228**

**Anna Ibrisagic**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Dans le but d'améliorer **les performances aérodynamiques et de sécurité routière** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif **de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques** des véhicules ou ensembles de véhicules, **et améliorant** la sécurité routière.

#### *Amendement*

Dans le but d'améliorer **le rendement d'utilisation du carburant** des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous, **ceci dans les limites fixées par la législation européenne relative à la réception par type (directive 2007/46) et conformément aux exigences établies dans la présente directive, qui devront être développées plus avant, selon les procédures visées à l'article 16, paragraphe 3.** Ces dépassements ont pour principal objectif **d'améliorer la structure** des véhicules ou ensembles de véhicules **en vue de renforcer** la sécurité routière. **Le règlement (CE) n° 661/2009 doit être modifié en conséquence.**

Or. en

## **Amendement 229**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2

PE524.694v01-00

130/218

AM1011752FR.doc

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

l'amélioration des performances  
*aérodynamiques* des véhicules,

l'amélioration des performances  
*énergétiques* des véhicules,

Or. fr

*Justification*

*L'objectif étant de promouvoir des transports durables, il est essentiel de faire une référence explicite à la notion de gain énergétique. L'aérodynamisme en soi n'est pas le but de la présente directive, mais un simple outil pour atteindre l'objectif.*

**Amendement 230**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, *en particulier* par une réduction de l'angle mort de visibilité situé sous le pare-brise avant,

améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, *en améliorant la technologie, les dimensions et le positionnement des rétroviseurs* par une réduction de l'angle mort de visibilité situé sous le pare-brise avant, *entre autres*,

Or. en

**Amendement 231**

**Brian Simpson**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/E

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, en particulier par une réduction **de l'angle mort** de visibilité **situé** sous le pare-brise avant,

*Amendement*

améliore pour le conducteur **la vision directe et, ainsi**, la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, en particulier par une réduction **des angles morts** de visibilité **situés** sous le pare-brise avant **et de part et d'autre du véhicule**,

Or. en

*Justification*

*Il convient d'améliorer non seulement le champ de vision direct sous le pare-brise avant, mais aussi de part et d'autre du véhicule.*

**Amendement 232**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point i

*Texte proposé par la Commission*

améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, en particulier par une réduction de l'angle mort de visibilité situé sous le pare-brise avant,

*Amendement*

améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, en particulier par une réduction de l'angle mort de visibilité situé sous le pare-brise avant **et par l'agrandissement de la fenêtre latérale, notamment vers les pieds, grâce à la pose de rétroviseurs supplémentaires. L'installation de systèmes de caméras est nécessaire si elle permet une meilleure visibilité des usagers vulnérables, ainsi que dans les endroits qui ne sont pas visibles à travers une fenêtre ou un rétroviseur, surtout à l'arrière du véhicule**,

Or. de

**Amendement 233**  
**Brian Simpson**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

réduise les dommages en cas de choc,

*Amendement*

réduise les dommages en cas de choc **avec d'autres véhicules en améliorant la capacité d'absorption d'énergie des cabines,**

Or. en

**Amendement 234**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

réduise les dommages en cas de choc,

*Amendement*

réduise les dommages en cas de choc, **notamment en favorisant l'écartement des usagers vulnérables vers les côtés pour éviter qu'ils ne soient heurtés par la cabine du tracteur,**

Or. es

*Justification*

*Il faut que les nouvelles cabines soient conçues de manière à éviter d'écraser les cyclistes, les piétons et les motocyclistes en cas de collision frontale, étant donné qu'on a beau améliorer et arrondir les arêtes de la cabine du tracteur, le résultat peut être mortel. Une cabine conçue de manière à favoriser l'expulsion du piéton/cycliste vers le côté évitera dans un premier temps l'écrasement fatal et, dans un deuxième temps, réduira substantiellement les dommages et augmentera les possibilités de survie.*

**Amendement 235**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

réduise les dommages en cas de choc,

*Amendement*

réduise les dommages en cas de choc ***en améliorant la capacité d'absorption d'énergie des cabines,***

Or. en

**Amendement 236**

**Brian Simpson**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – tiret 2 – point ii bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(ii bis) améliore la protection des piétons en modifiant la structure avant de manière à réduire au maximum le risque que des usagers de la route vulnérables se fassent écraser en cas de collisions,***

Or. en

*Justification*

*Il convient également de se pencher sur le risque que des usagers vulnérables se fassent écraser.*

**Amendement 237**

**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 2 – tiret 4

*Texte proposé par la Commission*

le confort et la sécurité des conducteurs.

*Amendement*

le confort **du point de vue de l'amélioration de la qualité de l'emploi** et la sécurité des conducteurs.

Or. de

**Amendement 238**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 2 – dernière phrase

*Texte proposé par la Commission*

**Les dépassements** de la longueur maximale **n'entraînent** pas d'accroissement de la capacité d'emport des véhicules ou ensembles de véhicules.

*Amendement*

**Le dépassement** de la longueur maximale **de la cabine du tracteur de 800 mm n'entraîne** pas d'accroissement de la capacité d'emport des véhicules ou ensembles de véhicules.

Or. en

**Amendement 239**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 2 – tiret 4

*Texte proposé par la Commission*

le confort et la sécurité des conducteurs.

*Amendement*

le confort, **la santé** et la sécurité des conducteurs.

*Justification*

*La directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention, fournit un cadre en vue d'éliminer les sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et de troubles musculosquelettiques, entre autres les maux de dos. Voir également: "Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)", 2010.*

**Amendement 240**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
 Directive 96/53/CE  
 Article 9 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques **des nouvelles conceptions** de véhicules à moteur **sont testées** par les États membres, **qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences du paragraphe 2 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres.**

*Amendement*

Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques **de la nouvelle conception** de véhicules à moteur sont testées **et certifiée** par les États membres. **Les certificats délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres. Les résultats des procédures de test, les performances aérodynamiques et autres valeurs des poids lourds testés sont accessibles au public.**

**Amendement 241**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
 Directive 96/53/CE  
 Article 9 – paragraphe 3



*Texte proposé par la Commission*

Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques des nouvelles conceptions de véhicules à moteur sont testées par les États membres, qui délivrent à cette fin un certificat. **Celui-ci** atteste du respect des exigences du paragraphe 2 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres.

*Amendement*

Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques des nouvelles conceptions de véhicules à moteur sont testées par les États membres, qui délivrent à cette fin un certificat. **Le contrôle des performances aérodynamiques de ces véhicules sera conforme aux règles de mesure des performances aérodynamiques fixées par la Commission européenne. Le certificat atteste de la cohérence et** du respect des exigences du paragraphe 2 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres.

Or. en

**Amendement 242**

**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**3 bis. En vue de l'autorisation de dépassements des longueurs maximales dans le cadre des adaptations aérodynamiques conformément aux articles 8 et 9, il faut par ailleurs procéder à un examen global du véhicule ou de l'ensemble de véhicules afin de s'assurer que les surlongueurs totales n'ont pas de conséquences négatives significatives sur la sécurité routière et sur la fluidité du trafic, notamment en raison de certains paramètres infrastructurels.**

Or. de

**Amendement 243**

**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/537/CE

Article 9 –paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis. les exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, et les exigences liées à la conception de la cabine visées à l'article 9 bis (nouveau) deviennent obligatoires pour l'ensemble des nouveaux véhicules N2 et N3 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.***

Or. en

*Justification*

*Afin d'améliorer la sécurité routière, il est essentiel d'imposer ces améliorations en matière de sécurité à l'ensemble des poids lourds, y compris les poids lourds urbains.*

**Amendement 244**

**Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 1 – paragraphe 3 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis. [Dans les dix ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive,] les nouveaux véhicules seront équipés de cabines de tracteur qui satisfont aux exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2.***

Or. fr

### *Justification*

*Étant donné le cycle de vie d'une cabine, il convient ici d'accorder un délai suffisant pour permettre aux entreprises du secteur de s'adapter aux modifications réglementaires, et pour garantir une concurrence libre et non faussée.*

#### **Amendement 245**

**Patricia van der Kammen**

#### **Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.*

*supprimé*

Or. nl

#### **Amendement 246**

**Oldřich Vlasák**

#### **Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées

au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3. ***La Commission adopte ces actes délégués dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive.***

Or. cs

#### *Justification*

*Pour assurer la sécurité routière et l'évolution des équipements proposés par les fabricants, il est souhaitable que la Commission apporte dans les meilleurs délais plus de précisions sur les dispositifs proposés.*

#### **Amendement 247** **Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines ***de tracteur*** doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

#### *Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

Or. en

### *Justification*

*Précision de l'amendement dans le projet de rapport. Il convient de biffer le terme "tracteur" étant donné que le texte ne s'appliquerait alors qu'aux véhicules articulés. Or, la présente directive doit viser l'amélioration de la sécurité routière pour l'ensemble des cabines de poids lourds.*

#### **Amendement 248** **Brian Simpson**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines **de tracteur** doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

#### *Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3 **et sont adoptées au plus tard deux ans après la publication de la présente directive.**

Or. en

### *Justification*

*En vue d'améliorer la sécurité routière et de réduire le nombre de décès évitables et inutiles sur nos routes, il est essentiel que ces nouvelles règles soient adoptées dans les plus brefs délais.*

#### **Amendement 249** **Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

*Texte proposé par la Commission*

La Commission **est habilitée à adopter** des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

*Amendement*

**Au plus tard un an après la date de publication de la présente directive**, la Commission **adopte** des actes délégués, en conformité avec l'article 16, **dans le cadre des règlements de la CEE-ONU**, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances **aérodynamiques et de sécurité**, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

Or. en

**Amendement 250**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3. **Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les parties intéressées**

*(constructeurs, conducteurs, associations qui veillent à la sécurité routière, autorités compétentes en matière de circulation, centres de formation, etc.) et publie un rapport sur le résultat de cette consultation.*

Or. es

*Justification*

*Il convient d'obliger la Commission à procéder aux consultations pertinentes avec les parties intéressées, par exemple avec les conducteurs, dans la mesure où les nouvelles exigences les concerneront directement et ils peuvent apporter des contributions intéressantes.*

**Amendement 251**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7**

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués relatifs aux exigences auxquelles doivent répondre les nouvelles cabines de tracteurs conformément à l'article 16. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, ***de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception***, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test indiquant l'augmentation des performances aérodynamiques visées au paragraphe 3.

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués relatifs aux exigences auxquelles doivent répondre les nouvelles cabines de tracteurs conformément à l'article 16. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques et de procédures visant à l'établissement du certificat de test indiquant l'augmentation des performances aérodynamiques visées au paragraphe 3 ***et sont adoptées au plus tard deux ans après la publication de la présente directive.***

Or. en

**Amendement 252**

**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE  
Article 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7 bis) L'article 9 bis suivant est ajouté:**

**Article 9 bis**

***Les exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, deviennent obligatoires pour l'ensemble des nouveaux véhicules N2 et N3 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016.***

Or. en

**Amendement 253**  
**Brian Simpson, Saïd El Khadraoui**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 7 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7 bis) L'article 9 bis suivant est ajouté:**

**Article 9 bis**

***1. Dans le but d'améliorer la sécurité et le confort du conducteur et, par conséquent, d'améliorer la sécurité routière des véhicules visés par la présente directive, les cabines des conducteurs doivent répondre aux exigences de sécurité et de confort suivantes:***

***- respecter les exigences établies dans la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention en vue de l'élimination des sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et de troubles musculosquelettiques;***



*- munir la cabine du conducteur de dispositifs de sécurité, à commencer par une issue de secours;*

*- augmenter les dimensions de la cabine du conducteur de manière à:*

*(i) augmenter l'espace entre le siège et la couchette du conducteur;*

*(ii) augmenter les dimensions de la couchette du conducteur;*

*(iii) prévoir suffisamment d'espace pour deux conducteurs, lorsque le véhicule est prévu pour deux chauffeurs à bord;*

*(iv) prévoir un espace de stockage adéquat pour les effets personnels du conducteur.*

*2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs de sécurité et de confort des nouvelles conceptions de véhicules à moteur sont testés par les États membres qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un État membre sont reconnus par les autres États membres.*

*3. Pour développer plus avant les critères mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, la Commission est assistée par un comité composé d'États membres, d'experts et de partenaires sociaux. Le comité élaborera les caractéristiques techniques, les niveaux minimaux de performances et les procédures visant à l'établissement du certificat de test, indiquant l'augmentation de la sécurité et du confort du conducteur, conformément au paragraphe 1.*

Or. en

### *Justification*

*Il est essentiel de profiter de cette occasion pour améliorer les dimensions, la sécurité et le confort de la cabine du conducteur. Ces simples changements apportés à l'environnement de travail peuvent permettre au chauffeur de conduire en toute sécurité, de manière à améliorer la sécurité routière.*

**Amendement 254**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 7 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**7 bis) L'article 9 bis suivant est ajouté:**

**Article 9 bis**

***Dans le but d'améliorer la sécurité et le confort du conducteur et, par conséquent, d'améliorer la sécurité routière des véhicules visés par la présente directive, les cabines des conducteurs doivent répondre aux exigences de sécurité et de confort suivantes:***

- respecter les exigences établies dans la directive 89/391/CEE concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention en vue de l'élimination des sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et de troubles musculosquelettiques;***
- munir la cabine du conducteur de dispositifs de sécurité, à commencer par une issue de secours;***
- augmenter les dimensions de la cabine du conducteur de manière à ce que les sièges et couchettes du conducteur répondent aux exigences de confort et de sécurité, tout en tenant compte des situations d'urgence.***

Or. en

**Amendement 255**

**Oldřich Vlasák**

PE524.694v01-00

146/218

AM1011752FR.doc

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Les poids maximaux des véhicules à propulsion **hybride ou à propulsion entièrement électrique** sont ceux indiqués à l'annexe I point 2.3.1.

*Amendement*

Les poids maximaux des véhicules à propulsion **alternative, n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluants ou moins polluants**, sont ceux indiqués à l'annexe I, point 2.3.1.

Or. cs

*Justification*

*Pour préserver la neutralité technologique de la législation proposée, il convient d'y inclure également les futures technologies telles que les piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène.*

**Amendement 256**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Les poids maximaux des véhicules à **propulsion hybride ou à propulsion entièrement électrique** sont ceux indiqués à l'annexe I, point 2.3.1.

*Amendement*

Les poids maximaux des véhicules à **carburant de substitution** sont ceux indiqués à l'annexe I, point 2.5.

Or. en

*Justification*

*Il est important que la législation soit neutre sur le plan technologique. Dès lors, une augmentation du poids doit être autorisée pour l'ensemble des véhicules à carburant de substitution.*

**Amendement 257**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Les poids maximaux des véhicules à **propulsion hybride ou à propulsion entièrement électrique** sont ceux indiqués à l'annexe I, point **2.3.1**.

*Amendement*

Les poids maximaux des véhicules **équipés de technologies à faible émission de carbone** sont ceux indiqués à l'annexe I, point **2.3.4**.

Or. en

**Amendement 258**  
**Hubert Pirker**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Les véhicules à propulsion **hybride ou électrique** doivent toutefois respecter les limites indiquées à l'annexe I point 3: poids maximal autorisé par essieu.

*Amendement*

Les véhicules à propulsion **alternative** doivent toutefois respecter les limites indiquées à l'annexe I, point 3: poids maximal autorisé par essieu.

Or. de

*Justification*

*Cette formulation est conforme au principe de la neutralité technologique.*

**Amendement 259**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9**

Directive 96/53/CE  
Article 10 bis – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Les véhicules **à propulsion hybride ou électrique** doivent toutefois respecter les limites indiquées à l'annexe I point 3: poids maximal autorisé par essieu.

*Amendement*

Les véhicules **équipés de technologies à faible émission de carbone** doivent toutefois respecter les limites indiquées à l'annexe I, point 3: poids maximal autorisé par essieu.

Or. en

**Amendement 260**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Les nouveaux véhicules N2 et N3 répondent aux exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020.**

Or. en

**Amendement 261**  
**Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 9 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 10 bis ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**D'ici la fin de l'année 2018, la Commission évalue la présente directive afin d'analyser l'incidence de l'usage transfrontalier des véhicules ou**

*ensembles de véhicules dépassant les dimensions maximales fixées à l'annexe I. Cette analyse d'impact de la Commission se penchera sur l'incidence sur la sécurité routière, le transfert modal, les infrastructures et l'environnement. Sur la base des résultats de cette analyse, la Commission élaborera, s'il y a lieu, une proposition législative afin de modifier la directive.*

Or. en

*Justification*

*Avant de supprimer les restrictions, il convient de procéder à une analyse exhaustive des conséquences de l'usage de véhicules plus longs et plus lourds dans le transport routier international, notamment sur la sécurité routière, le transfert modal, l'environnement et les émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que les infrastructures.*

**Amendement 262**

**Anne E. Jensen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – première partie

*Texte proposé par la Commission*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, ***dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.***

*Amendement*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I, points 1.1 et 1.6, peuvent être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds.

Or. en

*Justification*

*L'utilisation plus générale de conteneurs de 45 pieds ne doit pas être limitée aux opérations de transport intermodal.*

**Amendement 263**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – première partie

*Texte proposé par la Commission*

*Les dimensions maximales fixées à l'annexe I **points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.***

*Amendement*

***Afin de renforcer le transport intermodal/combiné et d'améliorer les performances énergétiques, les dimensions des véhicules et ensembles de véhicules sont adaptées aux unités de transport intermodal et aux dimensions maximales autorisées** fixées à l'annexe I.*

Or. de

**Amendement 264**  
**Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – première partie

*Texte proposé par la Commission*

*Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent **être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport** intermodal.*

*Amendement*

*Les dimensions maximales fixées à l'annexe I, points 1.1 et 1.6, **ne peuvent compromettre les évolutions positives dans les systèmes de transport combiné tels que les systèmes de transport horizontal ou** intermodal, **notamment bimodal.***

Or. en

**Amendement 265**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – première partie

*Texte proposé par la Commission*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de **15** cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

*Amendement*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I, points 1.1 et 1.6, peuvent être dépassées de **80** cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

Or. nl

**Amendement 266**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – première partie

*Texte proposé par la Commission*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de **15** cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

*Amendement*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I, points 1.1 et 1.6, peuvent être dépassées de **80** cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

Or. en



### *Justification*

*Il est possible qu'une longueur supplémentaire de 15 cm ne suffise pas toujours pour les véhicules effectuant le transport de conteneurs de 45 pieds. La Belgique, par exemple, permet une extension de 77 cm pour le transport de conteneurs de 45 pieds à partir de et vers un terminal intermodal sur le territoire national. Dès lors, un amendement proposant une extension supplémentaire est nécessaire.*

#### **Amendement 267**

**Georgios Koumoutsakos**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – première partie

#### *Texte proposé par la Commission*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

#### *Amendement*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I, points 1.1 et 1.6, peuvent être dépassées de 15 cm ***et de 5 cm selon le point 1.2 a)*** pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs, ***conteneurs adaptés aux palettes*** ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

Or. en

#### **Amendement 268**

**Anne E. Jensen**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

#### *Texte proposé par la Commission*

***Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de***

#### *Amendement*

***supprimé***

*transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.*

Or. en

*Justification*

*L'utilisation plus générale de conteneurs de 45 pieds ne doit pas être limitée aux opérations de transport intermodal.*

**Amendement 269**

**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le*

*supprimé*

*rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.*

Or. nl

#### **Amendement 270**

**Hubert Pirker**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

#### *Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur **moins de 300 kms sur le territoire de l'Union européenne**, ou

#### *Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur **une distance fixée par les États membres en fonction de**

jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

***L'infrastructure existante et des caractéristiques géographiques,*** ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

Or. de

#### *Justification*

*Une fixation rigide, en fonction des kilomètres, du transport routier effectué dans le cadre d'une opération de transport intermodal ne pourra pas être mise en œuvre de façon satisfaisante dans la pratique et ne tient nullement compte des performances, de la rentabilité, de l'environnement ni des caractéristiques infrastructurelles et géographiques des différents États membres.*

#### **Amendement 271**

**Petri Sarvamaa**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

#### *Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial

#### *Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial

et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km **ou 50 %** sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

Or. en

**Amendement 272**  
**Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de **300 kms** sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de **500 km** sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée

comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

Or. de

**Amendement 273**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de **300 kms** sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. ***Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à***

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal ***ou combiné*** utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de ***150 km à vol d'oiseau*** sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier.

*courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.*

Or. de

*Justification*

*C'est la directive 92/106/CEE en vigueur, qui limite la part du transport routier à 150 km, qui est déterminante pour la définition du transport intermodal ou combiné.*

**Amendement 274**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 kms sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance ***intra-européen***, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. ***Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent***

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 kms sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime ***ou fluvial*** à courte distance, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers.

*du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.*

Or. ro

**Amendement 275**  
**Inés Ayala Sender**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. **Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne**, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, **ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers**. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. **Pour ces opérations, l'ensemble des parties routières ne s'étend pas sur plus de 30 % de la distance totale**, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, **et que la section maritime représente au moins 20 % de la distance totale**. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la



marchandise pour le trajet terminal.

marchandise pour le trajet terminal.

Or. en

### *Justification*

*La proposition de la Commission fixe une limite arbitraire de 300 km pour les trajets multimodaux. Le présent amendement vise à proposer une autre façon de mesurer le transport multimodal, à savoir le rapport entre le transport routier et la distance totale. Il vise également à équilibrer les dispositions en matière de secteur maritime, la Commission suggérant de tenir compte de tout transport maritime à courte distance combiné avec un transport routier, multimodal, ceci quelle que soit la distance.*

### **Amendement 276** **Philippe De Backer**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 10**

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

#### *Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise ***au moins*** le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. ***Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier.*** Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. ***Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou***

#### *Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers.

***le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.***

Or. en

*Justification*

*Une limite de 300 km semble assez arbitraire. Une limite de 300 km pour le trajet routier rendrait plusieurs opérations intermodales existantes impossibles. La référence au "port maritime approprié le plus proche" est plutôt vague. Le choix d'un port dépend d'une série de facteurs et devrait dès lors se faire au cas par cas.*

**Amendement 277**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers, ***de manière à mettre tous les États membres sur un pied d'égalité***. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point

pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

Or. en

**Amendement 278**  
**Georgios Koumoutsakos**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 10**  
Directive 96/53/CE  
Article 11 – paragraphe 1 – deuxième partie

*Texte proposé par la Commission*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. ***Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 km sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier.*** Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance ***intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le***

*Amendement*

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance.

*trajet terminal.*

Or. en

**Amendement 279**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**11) [...]**

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Dans l'analyse d'impact, rien ne prouve que le coût de mise en œuvre se justifie au vu des avantages qu'on pourrait en attendre, ce qui entraînerait des coûts considérables.*

**Amendement 280**

**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les Etats Membres mettent en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

Les États membres mettent en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, ***qui n'opère pas de distinction en fonction de la nationalité du chauffeur ou du transporteur***, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

Or. nl

## Amendement 281

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 11

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres mettent en place un dispositif de présélection ***et de contrôle ciblé*** des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

#### *Amendement*

Les États membres mettent en place un dispositif de présélection, ***de ciblage et d'exécution de contrôles*** des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

Or. en

## Amendement 282

Phil Bennion

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 11

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres mettent en place un dispositif ***de*** présélection et ***de*** contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

#### *Amendement*

Les États membres mettent en place un dispositif ***d'évaluation des risques pour la*** présélection et ***le*** contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive, ***en particulier les exigences visées à l'article 4 bis (nouveau)***.

Or. en

## Amendement 283

Patricia van der Kammen

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres **mettent** en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

*Amendement*

Les États membres **peuvent mettre** en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.

Or. nl

**Amendement 284**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. À la demande d'un État membre, la Commission vérifie si un État membre respecte l'obligation de non-discrimination visée au paragraphe 1. S'il ressort de l'analyse que cette obligation n'est pas respectée, la Commission prend les mesures nécessaires à l'encontre de l'État membre en question.***

Or. nl

**Amendement 285**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.***

***supprimé***

Or. nl

**Amendement 286**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de directive**

**Article premier – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles

d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. ***Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.***

d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. ***Dans le cas où les systèmes de mesure utilisés pour la présélection auraient obtenu la certification nécessaire, ils pourront alors servir pour sanctionner automatiquement les infractions qu'ils auront permis de détecter.***

Or. pl

#### *Justification*

*Il ne semble pas justifié de restreindre l'usage des systèmes automatiques à la seule présélection dans le cas où, à condition d'utiliser des bascules fixes certifiées, il serait possible de profiter également de ces systèmes pour sanctionner automatiquement les infractions qu'ils auraient permis de détecter.*

#### **Amendement 287**

**Anne E. Jensen**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles ***peuvent*** être effectuées à l'aide de systèmes

#### *Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles ***doivent avant tout*** être effectuées à l'aide de



automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.

systèmes automatiques placés sur les infrastructures, *ainsi que* de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous, *si possible*. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les États membres n'est pas obligatoire.

Or. en

### *Justification*

*La présélection doit être effectuée en priorité à l'aide d'équipements gérés par l'autorité compétente afin de garantir une précision maximale et d'éviter toute falsification.*

### **Amendement 288**

**Saïd El Khadraoui, Brian Simpson**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids

#### *Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids

maximaux autorisés. *Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.*

maximaux autorisés.

*La Commission présente des procédures et spécifications communes afin de faire du capteur de pesage embarqué un dispositif fiable, permettant d'exécuter les dispositions de la présente directive. En outre, la Commission évalue si le capteur de pesage, une fois connecté au tachygraphe numérique, peut contribuer à l'application des autres législations en matière de transport. S'il y a lieu, la Commission présente les propositions législatives nécessaires.*

Or. en

#### *Justification*

*La surcharge constitue un problème de taille dans le secteur du transport routier et compromet la sécurité routière, les infrastructures, l'environnement et la concurrence. Le capteur de pesage embarqué peut servir d'instrument de répression pour lutter efficacement contre les infractions en matière de surcharge. Compte tenu de l'évolution technologique dans le secteur, il pourrait être envisageable de connecter le tachygraphe numérique au capteur de pesage embarqué dans un futur proche.*

#### **Amendement 289** **Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection

#### *Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection

visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles **peuvent être** effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, **ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous**. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les États Membres n'est pas obligatoire.

visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles **sont** effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les États membres n'est pas obligatoire.

Or. nl

**Amendement 290**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une

*Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection, **reposant sur un système d'évaluation des risques, visent à augmenter l'efficacité des contrôles et à** identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, **tels qu'un système de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques associé à une station de pesage dynamique**, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules

présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.

conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les États membres n'est pas obligatoire.

Or. en

**Amendement 291**  
**Artur Zasada**

**Proposition de directive**  
**Article premier – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. ***Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.***

*Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés.

Or. pl

**Amendement 292**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles ***peuvent être effectuées*** à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. ***Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.***

*Amendement*

Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles ***s'effectuent*** à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules, ***des tachygraphes intelligents par exemple, conformément au règlement (UE) n° [...] /2014 (le règlement concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route)*** et au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés.

Or. ro

**Amendement 293**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de directive**  
**Article premier – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection *représentant au moins une pesée pour 2000 véhicule kilomètre en moyenne annuelle.***

**Considérant les moyens et ressources à leur disposition, les États membres procèdent à un nombre de mesures de présélection *approprié sur une année civile.***

Or. pl

*Justification*

*Il ne semble pas que l'exigence de procéder à un nombre de mesures de présélection représentant au moins une pesée pour 2000 véhicule kilomètre en moyenne annuelle, ce qui selon les informations présentées par la Commission permet de contrôler chaque véhicule une fois tous les trois jours en moyenne, serait une solution d'ampleur raisonnable par rapport aux résultats attendus.*

**Amendement 294**

**Anne E. Jensen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection ***représentant au moins une pesée pour 2000 véhicules-kilomètres en moyenne annuelle.***

Les États membres procèdent à un nombre de mesures de présélection ***proportionnelles au nombre total de véhicules immatriculés et/ou circulant sur leur territoire.***

Or. en

*Justification*

*Il convient de laisser aux États membres le soin de décider du nombre de véhicules à présélectionner en vue d'un contrôle en fonction du nombre de véhicules immatriculés et/ou circulant sur leur territoire.*

**Amendement 295**

**Markus Ferber**

PE524.694v01-00

174/218

AM1011752FR.doc

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins ***une pesée pour 2000 véhicule kilomètre*** en moyenne annuelle.

*Amendement*

Les États membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins [ ] % ***des opérations de transport effectuées sur leur territoire par les véhicules visés à l'article 2 (tkm ou pkm)*** en moyenne annuelle. ***Les véhicules étrangers doivent être pris en considération de manière appropriée dans le taux de contrôle en fonction de leur participation au trafic.***

Or. de

*Justification*

*La mesure de présélection doit être déterminée sur la base de l'intensité modifiée des contrôles techniques routiers.*

**Amendement 296**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

***Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins une pesée pour 2000 véhiculekilomètre en moyenne annuelle.***

*Amendement*

***Il incombe aux États membres de définir le nombre de contrôles à effectuer. Une moyenne annuelle d'une pesée pour 2000 véhiculekilomètre peut servir d'indicateur afin de déterminer un nombre de mesures adéquat.***

Or. nl

**Amendement 297**  
**Artur Zasada**

**Proposition de directive**  
**Article premier – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins une pesée pour **2000** véhicule kilomètre en moyenne annuelle.

*Amendement*

Les États membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins une pesée pour **4000** véhicule kilomètre en moyenne annuelle.

Or. pl

**Amendement 298**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

Les Etats Membres veillent à ce que les autorités compétentes échangent les informations nécessaires pour rendre plus efficaces ces contrôles à l'échelle de l'Union, et pour faciliter leur déroulement, notamment via le point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres Etats Membres. Ces informations nécessaires comportent en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions commises et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée. Le point de contact est désigné conformément à l'article 18, paragraphe 1 du règlement 1071/2009/CE.

*Amendement*

Les États membres veillent à ce que les autorités compétentes, **via un point de contact unique**, échangent les informations nécessaires pour rendre plus efficaces ces contrôles à l'échelle de l'Union, et pour faciliter leur déroulement, notamment via le point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres États membres. Ces informations nécessaires comportent en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions commises et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée. Le point de contact est désigné conformément à l'article 18, paragraphe 1 du règlement 1071/2009/CE.



**Amendement 299**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les véhicules soupçonnés d'être en excès de poids suite à la présélection effectuée conformément au paragraphe 2, font l'objet au moins de l'une des mesures suivantes:*

*supprimé*

*i) contrôle en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule,*

*ii) l'envoi à l'entreprise de transport de l'information sur les soupçons de surcharge du véhicule,*

*iii) contrôle de l'entreprise de transport dans ses locaux, notamment en cas de récidive après l'envoi de l'information mentionnée en (ii).*

Or. nl

*Justification*

*Il incombe aux États membres de définir les procédures d'exécution et de sanction.*

**Amendement 300**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 5 – point i

*Texte proposé par la Commission*

contrôle en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule,

*Amendement*

contrôle *manuel* en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule,

Or. de

**Amendement 301**

**Anne E. Jensen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 5 – point i

*Texte proposé par la Commission*

contrôle en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule,

*Amendement*

contrôle en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule, *afin d'infliger une sanction s'il y a lieu,*

Or. en

*Justification*

*Les procédures de contrôle et de sanction ne peuvent en aucun cas être automatisées, mais doivent garantir un contact entre les autorités et le conducteur/transporteur. Dès lors, il est précisé à quels moments une sanction peut être infligée et à quels moments la notification n'est envoyée qu'à titre d'information. En outre, pour ce qui est du problème de surcharge, il n'est pas nécessaire de contrôler les locaux.*

**Amendement 302**

**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 5 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***l'envoi à l'entreprise de transport de l'information sur les soupçons de surcharge du véhicule,***

***supprimé***

Or. cs

*Justification*

*Cette disposition apparaît comme non pertinente. Le simple soupçon d'infraction, non confirmé par un contrôle routier, ne peut être suffisant pour entreprendre des actions ultérieures à l'encontre de l'entreprise de transport.*

### **Amendement 303**

**Anne E. Jensen**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 5 – point ii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*l'envoi à l'entreprise de transport de l'information sur les soupçons de surcharge du véhicule,*

*l'envoi à l'entreprise de transport de l'information sur les soupçons de surcharge du véhicule, **uniquement à titre d'information,***

Or. en

*Justification*

*Les procédures de contrôle et de sanction ne peuvent en aucun cas être automatisées, mais doivent garantir un contact entre les autorités et le conducteur/transporteur. Dès lors, il est précisé à quels moments une sanction peut être infligée et à quels moments la notification n'est envoyée qu'à titre d'information. En outre, pour ce qui est du problème de surcharge, il n'est pas nécessaire de contrôler les locaux.*

### **Amendement 304**

**Oldřich Vlasák**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

AM\1011752FR.doc

179/218

PE524.694v01-00

Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 5 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***contrôle de l'entreprise de transport dans ses locaux, notamment en cas de récidive après l'envoi de l'information mentionnée en (ii).***

***supprimé***

Or. cs

*Justification*

*Cette disposition apparaît comme non pertinente. Le simple soupçon d'infraction, non confirmé par un contrôle routier, ne peut être suffisant pour entreprendre des actions ultérieures à l'encontre de l'entreprise de transport.*

**Amendement 305**  
**Anne E. Jensen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 5 – point iii

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***contrôle de l'entreprise de transport dans ses locaux, notamment en cas de récidive après l'envoi de l'information mentionnée en (ii).***

***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Les procédures de contrôle et de sanction ne peuvent en aucun cas être automatisées, mais doivent garantir un contact entre les autorités et le conducteur/transporteur. Dès lors, il est précisé à quels moments une sanction peut être infligée et à quels moments la notification n'est envoyée qu'à titre d'information. En outre, pour ce qui est du problème de surcharge, il n'est pas nécessaire de contrôler les locaux.*

**Amendement 306**  
**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Conformément au paragraphe 1, les Etats Membres encouragent l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.*

*supprimé*

---

<sup>13</sup> *DSRC: Dedicated Short Range Communications.*

Or. nl

**Amendement 307**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

Conformément au paragraphe 1, les Etats Membres **encouragent** l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC[13] EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications

*Amendement*

Conformément au paragraphe 1, les États membres **peuvent encourager** l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC[13] EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short Range Communications

Or. cs

*Justification*

*Dès lors qu'un État membre décide de ne choisir pour la présélection que des systèmes placés sur les infrastructures, les dispositifs embarqués à bord des véhicules ne s'avèrent plus nécessaires.*

**Amendement 308**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

Conformément au paragraphe 1, **les Etats Membres encouragent l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules**, avec des **dispositifs** embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en

*Amendement*

Conformément au paragraphe 1, les **nouveaux** véhicules **N2 et N3 sont équipés de systèmes** embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant

mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup>, EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906. ***Les informations sont également accessibles au conducteur.***

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

### *Justification*

*Correction de l'amendement dans le projet de rapport. Sur le plan technologique, le terme "systèmes" est plus neutre que le terme "dispositifs".*

## **Amendement 309** **Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 6

### *Texte proposé par la Commission*

***Conformément au paragraphe 1, les Etats Membres encouragent l'équipement*** des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. ***La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.***

### *Amendement*

***La Commission examine et élabore un rapport sur l'éventuel équipement*** des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. ***Dans ce rapport, la Commission doit plus particulièrement aborder les questions suivantes:***

- *conditions permettant de vérifier le respect ou le non-respect des exigences;*
- *réduction de la charge administrative pour les transporteurs;*
- *rapprochement des procédures d'exécution et interopérabilité des équipements embarqués de pesage. Il convient entre autres de prévoir des spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage, afin que les autorités de tout État membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout État membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres États membres;*
- *conditions pour déterminer une infraction en cas de dysfonctionnements;*
- *équipements interopérables pour que les inspecteurs puissent lire et interpréter correctement les informations communiquées par le dispositif;*
- *essais rigoureux sur le terrain des équipements.*

*Le rapport de la Commission peut être accompagné, s'il y a lieu, de propositions relatives à l'installation de capteurs de pesage embarqués sur les nouveaux véhicules poids lourds.*

---

<sup>13</sup> *DSRC: Dedicated Short-Range Communications*

Or. en

#### *Justification*

*La Commission doit tout d'abord examiner les conditions et les procédures d'installation de capteurs de pesage embarqués, si la technologie est précise et fiable et lorsque celle-ci est appliquée par les États membres, étant donné que ceci pourrait entraîner une charge administrative supplémentaire pour les transporteurs. Dans le cas contraire, l'effet inverse se*



*produirait et la procédure serait retardée pour les véhicules conformes.*

### **Amendement 310**

**Anne E. Jensen**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

Conformément au paragraphe 1, les Etats Membres encouragent l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

#### *Amendement*

Conformément au paragraphe 1, les États membres encouragent l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. ***Les dispositifs doivent être conformes aux règles nationales en matière de poids en vigueur sur le territoire où les données sont communiquées à partir du véhicule.*** La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

---

<sup>13</sup> DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

#### *Justification*

*Le système doit tenir compte des différentes législations nationales au sein de l'UE en matière de poids maximal autorisé.*

### **Amendement 311**

**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de directive**

**Article premier – paragraphe 1 – point 11**

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16, en ce qui concerne***

***supprimé***

***- les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres Etats Membres.***

***- les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les Etats Membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.***

Or. pl

*Justification*

*Le champ d'application des actes délégués proposé dans l'article 12 actuel est trop vaste. La Commission s'arroge le droit de décider notamment des spécifications techniques complémentaires, des procédures de contrôles de présélection, des spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, des exigences de précision et des règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces dispositions sont susceptibles d'entraîner à*

*l'avenir des charges de nature financière pour le budget des Etats membres.*

**Amendement 312**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16, en ce qui concerne:***

***supprimé***

***– les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres Etats Membres.***

***– les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emploi de ces moyens matériels. Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les Etats Membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.***

Or. cs

## Justification

*L'habilitation proposée est d'une ampleur non justifiée. Si la certification des systèmes automatiques par les États membres n'est pas obligatoire et ne vise qu'à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction, comme le précise l'article 12, paragraphe 2 de la proposition, on ne conçoit pas pourquoi les procédures de contrôles de présélection ainsi que les exigences de précision et les règles d'emploi des moyens matériels devraient être harmonisées.*

### **Amendement 313** **Peter van Dalen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16, en ce qui concerne***

***supprimé***

***– les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres Etats Membres;***

***– les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les États membres,***

*garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.*

Or. nl

**Amendement 314**  
**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16, en ce qui concerne*

*supprimé*

*– les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres Etats Membres;*

*– les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emploi de ces moyens matériels. Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les Etats Membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.*

**Amendement 315**  
**Corien Wortmann-Kool**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7 – tiret 1

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres États membres.*

*supprimé*

**Amendement 316**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7 – tiret 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces procédures,

les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emplois *et d'homologation* de ces moyens matériels.

spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les Etats Membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.

Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les États membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.

Or. ro

**Amendement 317**  
**Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

**Proposition de directive**  
**Article premier – paragraphe 1 – point 11**  
Directive 96/53/CE  
Article 12 – paragraphe 7 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***7 bis. La réglementation des questions en objet a lieu par voie d'actes d'exécution.***

Or. pl

*Justification*

*Le champ d'application des actes délégués proposé dans l'article 12 actuel est trop vaste. La Commission s'arroge le droit de décider notamment des spécifications techniques complémentaires, des procédures de contrôles de présélection, des spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, des exigences de précision et des règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces dispositions sont susceptibles d'entraîner à l'avenir des charges de nature financière pour le budget des États membres.*

**Amendement 318**  
**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***12) [...]***

***supprimé***

Or. cs

*Justification*

*Le classement proposé des infractions est trop détaillé et s'immisce de ce fait dans les compétences des États membres pour le choix des sanctions effectives.*

**Amendement 319**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

12) [...]

**supprimé**

Or. en

*Justification*

*Il convient de laisser le soin aux États membres de définir leurs régimes nationaux d'exécution et de sanction.*

**Amendement 320**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**  
Directive 96/53/CE  
Article 13 – paragraphe 4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Une surcharge comprise entre 10 et **20** % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction grave au sens de la présente directive. Elle donne lieu à une sanction financière et à l'immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé,

Une surcharge comprise entre 10 et **15** % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction grave au sens de la présente directive. Elle donne lieu à une sanction financière et à l'immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé,

Or. en



**Amendement 321**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**  
Directive 96/53/CE  
Article 13 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Une surcharge supérieure à 20 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction *financière*. ***La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009<sup>14</sup>,***

---

<sup>14</sup> JO L300 du 14/11/2009, p. 51.

*Amendement*

Une surcharge supérieure à 20 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe I est considérée comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction.

Or. de

*Justification*

*Étant donné que les surcharges de plus 5 % constituent une contravention et non une conséquence juridique d'une infraction, l'adjectif "financière" doit être supprimé. Par ailleurs, l'obligation de lancer une procédure de perte d'honorabilité s'applique déjà directement en vertu du règlement (CE) n° 1071/2009. Il est donc superflu d'y faire référence.*

**Amendement 322**  
**Phil Bennion**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**  
Directive 96/53/CE  
Article 13 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

Une surcharge supérieure à **20 %** du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction financière. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009<sup>14</sup>,

---

<sup>14</sup> JO L300 du **14/11/2009**, p. 51.

*Amendement*

Une surcharge supérieure à **15 %** du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction financière. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009<sup>14</sup>,

---

<sup>14</sup> JO L300 du **14.11.2009**, p. 51.

Or. en

**Amendement 323**

**Antonio Cancian, Carlo Fidanza**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 12**

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 6

*Texte proposé par la Commission*

Une surlongueur ou une surlargeur inférieure à 2 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 donnent lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction.

*Amendement*

Une surlongueur, **une surhauteur** ou une surlargeur inférieure à 2 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 donnent lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction.

Or. it

## Amendement 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 6

#### *Texte proposé par la Commission*

Une surlongueur **ou** une surlargeur inférieure à 2 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 donnent lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction.

#### *Amendement*

Une surlongueur, une surlargeur **ou une surhauteur** inférieure à 2 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 donnent lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction.

Or. it

## Amendement 325

Jörg Leichtfried

### Proposition de directive

#### Article 1 – paragraphe 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 7

#### *Texte proposé par la Commission*

Une surlongueur ou une surlargeur de **2 à 20** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe **I**, que ce soit de la charge embarquée ou du véhicule lui-même, entraînent une sanction financière. Les autorités de contrôle immobilisent le véhicule jusqu'à déchargement si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge, ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport, conformément à l'article 4 paragraphe 3;

#### *Amendement*

Une surlongueur ou une surlargeur de **1 à 10** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe **I**, que ce soit de la charge embarquée ou du véhicule lui-même, entraînent une sanction financière **pour l'entreprise de transport**. Les autorités de contrôle immobilisent le véhicule jusqu'à déchargement si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge, ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport, conformément à l'article 4, paragraphe 3;

Or. de

### *Justification*

*La surlongueur ou surlargeur indiquée constitue en règle générale une caractéristique de construction d'un véhicule. Contrairement à la surcharge d'un véhicule, elle ne peut être influencée par le chauffeur professionnel. Cet amendement crée une sécurité juridique et garantit ainsi que les autorités ne tiennent pas le conducteur professionnel pour responsable, mais bien l'entreprise de transport ou le titulaire de l'immatriculation.*

#### **Amendement 326**

**Jörg Leichtfried**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 12**

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 8

#### *Texte proposé par la Commission*

Une surlongueur ou une surlargeur de la charge ou du véhicule supérieure à **20** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 sont considérées comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une sanction financière, et à l'immobilisation immédiate du véhicule par les autorités de contrôle, jusqu'à déchargement ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport conformément à l'article 4 paragraphe 3, si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre, conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009.

#### *Amendement*

Une surlongueur ou une surlargeur de la charge ou du véhicule supérieure à **10** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe I sont considérées comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une sanction financière ***pour l'entreprise de transport***, et à l'immobilisation immédiate du véhicule par les autorités de contrôle, jusqu'à déchargement ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport conformément à l'article 4, paragraphe 3, si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre, conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009.

Or. de

### *Justification*

*La surlongueur ou surlargeur du véhicule indiquée constitue en règle générale une caractéristique de construction qui ne peut être influencée par le chauffeur professionnel. Cet amendement crée une sécurité juridique et garantit ainsi que les autorités tiennent pour*

*responsable l'entreprise de transport ou le titulaire de l'immatriculation, et non le chauffeur professionnel.*

**Amendement 327**

**Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 12 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Article 13

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**12 bis) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:**

**Article 13**

***Les États membres déterminent, conformément à leurs cadres constitutionnels nationaux, le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de ce régime. Les sanctions ainsi arrêtées doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires et doivent correspondre aux catégories d'infractions délimitées par la directive 2006/22/CE.***

Or. cs

*Justification*

*La classement proposé des infractions est trop détaillé et s'immisce de ce fait dans les compétences des États membres pour le choix des sanctions effectives.*

**Amendement 328**

**Anne E. Jensen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 13**

Directive 96/53/CE

Article 14

*Texte proposé par la Commission*

Pour les transports de conteneurs, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, une déclaration indiquant le poids **du conteneur transporté**. Dans le cas où **cette information** est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle du transporteur en cas de surcharge du véhicule.

*Amendement*

Pour le transport **routier, y compris** de conteneurs, **caisses mobiles ou toute autre charge**, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, **avant le chargement**, une déclaration **écrite** indiquant le poids **brut de la charge transportée**. **Cette déclaration peut également être transmise par voie électronique. Quelle que soit sa forme, la déclaration indiquant le poids brut du conteneur est signée par une personne dûment autorisée par le chargeur.** Dans le cas où **l'information relative au poids brut de la charge** est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle du transporteur en cas de surcharge du véhicule. **Dans les opérations de transport combiné, l'information relative au poids brut d'une unité de chargement intermodal emballée, y compris un conteneur et/ou une caisse mobile, est transmise à la prochaine partie qui prend l'unité de chargement intermodal sous sa garde.**

Or. en

*Justification*

*La responsabilité solidaire du chargeur ne doit pas être limitée exclusivement au transport de conteneurs, mais inclure le transport de tout type de charge.*

**Amendement 329**

**Markus Ferber**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 13**

Directive 96/53/CE

Article 14

*Texte proposé par la Commission*

Pour les transports de conteneurs, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, une déclaration indiquant le poids du conteneur transporté. Dans le cas où cette information est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle *du transporteur* en cas de surcharge du véhicule.

*Amendement*

Pour les transports de conteneurs, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, une déclaration indiquant le poids du conteneur transporté. Dans le cas où cette information est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle *de tous les modes de transport participant au transport* en cas de surcharge du véhicule.

Or. de

**Amendement 330**  
**Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 13**  
Directive 96/53/CE  
Article 14

*Texte proposé par la Commission*

Pour les transports de conteneurs, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, une déclaration indiquant le poids du conteneur transporté. Dans le cas où *cette information* est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle du transporteur en cas de surcharge du véhicule.

*Amendement*

Pour le transport *routier, y compris* de conteneurs, *caisses mobiles ou toute autre charge*, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, *avant le chargement*, une déclaration *écrite* indiquant le poids *brut* du conteneur transporté. *Cette déclaration peut également être transmise par voie électronique. Quelle que soit sa forme, la déclaration indiquant le poids brut de la charge est signée par une personne dûment autorisée par le chargeur.* Dans le cas où *l'information relative au poids brut du conteneur* est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle du transporteur en cas de surcharge du véhicule. *Dans les opérations de transport combiné, l'information relative au poids brut d'une unité de chargement intermodal emballée,*

*y compris un conteneur et/ou une caisse mobile, est transmise à la prochaine partie qui prend l'unité de chargement intermodal sous sa garde.*

Or. en

*Justification*

*La responsabilité solidaire du chargeur ne doit pas être limitée exclusivement au transport de conteneurs, mais inclure le transport de tout type de charge.*

**Amendement 331**

**Patricia van der Kammen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 14**

Directive 96/53/CE

Article 15

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Les Etats Membres présentent tous les deux ans, au premier trimestre de l'année calendaire, un rapport à la Commission sur les contrôles effectués pendant les deux années calendaires précédentes, les résultats de ces contrôles, et les sanctions infligées aux contrevenants. La Commission établit une analyse de ces rapports et la transmet au Parlement européen et au Conseil au second trimestre de l'année calendaire.*

*supprimé*

Or. nl

**Amendement 332**

**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 15**

Directive 96/53/CE

Article 16 – paragraphe 2



*Texte proposé par la Commission*

Le pouvoir d'adopter des actes délégués mentionné à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 **et à l'article 12, paragraphe 7**, est conféré à la Commission pour une durée **indéterminée** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].

*Amendement*

Le pouvoir d'adopter des actes délégués mentionné à l'article 8, paragraphe 4 **et** à l'article 9, paragraphe 5, est conféré à la Commission pour une durée **maximale de cinq ans** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].

Or. en

*Justification*

*La durée pendant laquelle la Commission a le pouvoir d'adopter des actes délégués ne devrait pas être indéterminée.*

**Amendement 333**  
**Silvia-Adriana Țicău**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 15**  
Directive 96/53/CE  
Article 16 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

Le pouvoir d'adopter des actes délégués mentionné à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 12, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée **indéterminée** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].

*Amendement*

Le pouvoir d'adopter des actes délégués mentionné à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 12, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée **de sept ans** à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].

***La Commission présente un rapport sur la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de sept ans. La délégation de pouvoir est tacitement renouvelée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à ce renouvellement au moins trois mois avant la fin de chaque période.***

Or. ro

**Amendement 334**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 15**  
Directive 96/53/CE  
Article 16 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

La délégation de pouvoir mentionnée à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 *et à l'article 12, paragraphe 7*, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le jour suivant la publication de cette décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

*Amendement*

La délégation de pouvoir mentionnée à l'article 8, paragraphe 4 *et* à l'article 9, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le jour suivant la publication de cette décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Or. en

**Amendement 335**  
**Jacqueline Foster**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 15**  
Directive 96/53/CE  
Article 16 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

La délégation de pouvoir mentionnée à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 *et à l'article 12, paragraphe 7*, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le jour suivant la

*Amendement*

La délégation de pouvoir mentionnée à l'article 8, paragraphe 4 *et* à l'article 9, paragraphe 5, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le jour suivant la publication de cette décision au Journal

publication de cette décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Or. en

**Amendement 336**  
**Jörg Leichtfried**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 15 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 16 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**15 bis. L'article 16 bis suivant est ajouté:**

**Article 16 bis**

***Au plus tard [cinq ans à compter de la date de publication de la présente directive], la Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et l'incidence de la présente directive, et en particulier sur son effet sur le transfert modal.***

Or. en

**Amendement 337**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 15 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Article 16 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**15 bis. L'article 16 bis suivant est ajouté:**

*Article 16 bis*

*D'ici le 1.1.2016, la Commission évalue la présente directive et, s'il y a lieu, soumet au Parlement européen et au Conseil une proposition visant à rendre les exigences de sécurité visées à l'article 9, paragraphe 2, obligatoires pour tous les nouveaux véhicules M2 et M3 sur la base de son examen et de son analyse d'impact, ceci avant le 1.1.2017.*

Or. en

**Amendement 338**  
**Bogusław Liberadzki**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point a bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 1.1 – tiret 8 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a bis) Le point suivant est ajouté: "porte-voitures chargés: 20,75 m"*

Or. en

**Amendement 339**  
**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point a bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 1.1 – tiret 8 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*a bis) Le point suivant est ajouté: porte-voitures chargés: 20,75 m*

*Justification*

*Une longueur harmonisée de 20,75 m dans l'ensemble de l'UE pour les porte-voitures chargés permet de charger jusqu'à trois véhicules supplémentaires sur un seul porte-voitures (neuf au lieu de six), ce qui augmente l'efficacité énergétique, nécessite moins de porte-voitures pour le même volume de marchandises et réduit les coûts (externes) ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> par nouveau véhicule transporté. Ces véhicules étant déjà autorisés sur la plupart des territoires nationaux au sein de l'UE, il n'existe aucun risque supplémentaire en matière de sécurité routière ou d'infrastructures.*

**Amendement 340****Peter van Dalen****Proposition de directive****Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point a bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 1.1

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

***a bis) Le point 1.1, 18,75, est remplacé par:***

***25,25***

**Amendement 341****Jörg Leichtfried****Proposition de directive****Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.2.2

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport ***intermodal***, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 40 ou 45 pieds: 44 tonnes.

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport ***combiné***, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 40 ou 45 pieds: 44 tonnes.

**Amendement 342**  
**Carlo Fidanza, Antonio Cancian**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 2.2.2

*Texte proposé par la Commission*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de **40 ou** 45 pieds: 44 tonnes.

*Amendement*

Véhicule à moteur à **2 ou** 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 45 pieds: 44 tonnes.

Or. it

**Amendement 343**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 2.2.2

*Texte proposé par la Commission*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, **pour une longueur maximale totale de 40 ou** 45 pieds: 44 tonnes.

*Amendement*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, **conformément à l'article 2 de la directive (par exemple, caisses mobiles, conteneurs de maximum** 45 pieds): 44 tonnes.

Or. de

## **Amendement 344**

**Franco Frigo, David-Maria Sassoli**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.2.2

#### *Texte proposé par la Commission*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de **40 ou** 45 pieds: 44 tonnes.

#### *Amendement*

Véhicule à moteur à **2 ou** 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 45 pieds: 44 tonnes.

Or. it

#### *Justification*

*L'ajout d'un essieu supplémentaire au véhicule provoquerait une hausse du coût, une plus grande résistance au roulement et une plus grande consommation, avec pour conséquence une augmentation des émissions. La longueur maximale de 45 pieds est suffisante.*

## **Amendement 345**

**Silvia-Adriana Țicău**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.2.2

#### *Texte proposé par la Commission*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de **40 ou 45** pieds: 44 tonnes.

#### *Amendement*

Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 40 pieds: 44 tonnes.

Or. ro

## **Amendement 346**

**Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point a ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 1.4

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***a ter) Le point 1.4 est remplacé par la disposition suivante:***

***1. sont comprises dans les dimensions mentionnées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4, les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs. Compte tenu de la nature indivisible des véhicules finis, tels que les véhicules neufs chargés sur des porte-voitures spécialisés, ces porte-voitures chargés ne peuvent dépasser les dimensions visées au point 1.1 que si les législations nationales et infrastructures le permettent et à condition que ces porte-voitures, une fois vides, respectent pleinement les points susmentionnés.***

Or. en

*Justification*

*Il est possible de remédier à la "zone grise" actuelle dans la directive 96/53/CE en matière de longueur des véhicules chargés et déchargés en précisant que les porte-voitures peuvent transporter des véhicules finis, tels que des voitures neuves, jusqu'à atteindre leur capacité optimale – dans la mesure où la législation nationale et les infrastructures le permettent – pour autant qu'ils ne dépassent pas la limite actuelle de 18,75 m une fois vides. Ces véhicules ne peuvent être équipés des dispositifs aérodynamiques prévus par la nouvelle directive.*

**Amendement 347**

**Peter van Dalen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point b bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.2 bis (nouveau)



*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***b bis) Le point 2.2 bis suivant est ajouté:  
- Écocombis 60 tonnes***

Or. nl

**Amendement 348  
Philippe De Backer**

**Proposition de directive  
Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 2.3.1 – tiret 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Véhicules à moteur à deux essieux autres  
que les autobus, et à propulsion hybride  
ou électrique: 19 tonnes***                      ***supprimé***

Or. en

*Justification*

*Le point 2.5 est ajouté afin d'introduire une disposition plus neutre sur le plan technologique, intégrant l'ensemble des véhicules et autobus.*

**Amendement 349  
Oldřich Vlasák**

**Proposition de directive  
Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 2.3.1 – tiret 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***Véhicules à moteur à deux essieux autres  
que les autobus, et à propulsion hybride ou  
électrique: 19 tonnes.***

***Véhicules à moteur à deux essieux autres  
que les autobus, et à propulsion hybride ou  
électrique: 18 tonnes.***

Or. cs

### *Justification*

*Compte tenu de l'inévitable remplacement futur des carburants fossiles par des carburants de substitution, il n'apparaît pas opportun d'introduire des exceptions quant au poids maximal autorisé des véhicules. En effet, une exception concernant les véhicules utilisant des carburants de substitution aurait pour conséquence une augmentation générale du poids des véhicules avec tous les effets négatifs sur l'état des infrastructures de transport.*

#### **Amendement 350**

**Hubert Pirker**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. de

### *Justification*

*Les équipements supplémentaires destinés à améliorer la sécurité routière, à respecter les prescriptions et à faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite ainsi que les dispositifs visant à accroître l'écocompatibilité et le confort de conduite exigent d'adapter en conséquence le poids maximal autorisé pour les autobus à deux essieux. C'est la seule manière de garantir que le secteur pourra continuer de proposer des services de qualité, tout en utilisant pleinement les capacités des bus.*

#### **Amendement 351**

**Dieter-Lebrecht Koch**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. de

**Amendement 352**  
**Ismail Ertug**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. de

*Justification*

*Il convient de relever le poids total maximal autorisé des bus à deux essieux à 19,5 tonnes afin de tenir compte des exigences applicables aux véhicules (sécurité, pièces réduisant le bruit, mesures d'écocompatibilité) et de l'augmentation du poids à vide qu'elles supposent.*

**Amendement 353**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. de

*Justification*

*En raison de l'augmentation constante du poids à vide des autobus due aux innovations technologiques, le poids total autorisé pour les bus à deux essieux doit être relevé à 19,5 tonnes, afin de ne pas diminuer les performances ni la capacité en sièges des véhicules. Sinon, ce serait contraire aux objectifs de performances et de lutte contre le changement climatique de la proposition de directive.*

**Amendement 354**  
**Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. en

*Justification*

*L'analyse d'impact de la Commission européenne a conclu que, du point de vue de la sécurité et de l'environnement, le poids maximal autorisé des autobus touristiques à deux essieux devrait être de 19,5 tonnes au lieu de 19 tonnes.*

**Amendement 355**

**Georges Bach**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **20** tonnes

Or. en

*Justification*

*Le poids maximal doit être adapté aux dernières évolutions technologiques dans le domaine de la sécurité, de l'environnement et de l'accès aux personnes à mobilité réduite.*

**Amendement 356**

**Mathieu Grosch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. en

*Justification*

*Le poids maximal des autobus à deux essieux doit être relevé à 19,5 tonnes afin de tenir compte de différentes dimensions, telles que l'augmentation du nombre de passagers et du poids des bagages et les améliorations techniques (véhicules plus écologiques, plus sûrs, plus accessibles aux personnes handicapées, etc.) qui entraînent une augmentation du poids total du véhicule.*

**Amendement 357**

**Thomas Ulmer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

Autobus à deux essieux: **19** tonnes

Autobus à deux essieux: **19,5** tonnes

Or. de

*Justification*

*L'introduction de systèmes plus performants de régulation des gaz d'échappement entraîne aussi une augmentation du poids total du véhicule.*

**Amendement 358**

**Phil Bennion**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.4 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) Le point suivant est ajouté:***

***2.3.4 Technologies à faible émission de carbone: le poids maximal correspond à celui prévu au point 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, majoré du poids supplémentaire nécessaire à la technologie à faible émission de carbone, à concurrence maximale d'une tonne. Ce poids supplémentaire est certifié et indiqué dans les documents d'enregistrement officiel du véhicule à moteur délivrés par l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré. Lorsque cette information est manquante, les valeurs mentionnées au point 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3 s'appliquent.***

Or. en

**Amendement 359**  
**Philippe De Backer**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.5 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) Le point suivant est ajouté:***

***"2.5. Véhicules à carburant de substitution: le poids maximal correspond à celui prévu au point 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, majoré du poids supplémentaire nécessaire au mode de propulsion de substitution, à concurrence maximale d'une tonne. Ce poids supplémentaire est indiqué dans les documents d'enregistrement officiel du véhicule à moteur délivrés par l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré. Lorsque cette information est manquante, les valeurs mentionnées au point 2.3.1, 2.3.2***

**ou 2.3.3 s'appliquent."**

Or. en

*Justification*

*Cet amendement introduit une disposition plus neutre sur le plan technologique. Toutes les motorisations alternatives, y compris l'ensemble des autobus, doivent être comprises. Elles doivent toutes pouvoir augmenter leur poids, à concurrence maximale d'une tonne. Cette tonne supplémentaire autorisée ne doit pas être limitée aux véhicules à deux essieux, car cela reviendrait à limiter l'introduction d'innovations en matière d'efficacité énergétique aux environnements urbains ou périurbains. La législation ne doit pas restreindre l'introduction d'innovations à certains types de véhicules.*

**Amendement 360**

**Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch**

**Proposition de directive**

**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 – point c bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.4 (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***c bis) Le point suivant est ajouté:***

***2.3.4 Véhicules à carburant de substitution: le poids maximal correspond à celui prévu au point 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3, majoré du poids supplémentaire nécessaire au mode de propulsion de substitution, à concurrence maximale d'une tonne et demie. Ce poids supplémentaire est indiqué dans les documents d'enregistrement officiel du véhicule à moteur délivrés par l'État membre dans lequel le véhicule est enregistré. Lorsque cette information est manquante, les valeurs mentionnées au point 2.3.1, 2.3.2 ou 2.3.3 s'appliquent.***

Or. en

*Justification*

*Le choix de technologies alternatives pour les véhicules à carburant de substitution doit être neutre. En relevant le poids maximal à une tonne et demie pour ces technologies, le choix*

*reste possible.*

**Amendement 361**  
**Markus Ferber**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 1.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**16 bis) Le point 1.1, troisième tiret "véhicule articulé", est remplacé par le texte suivant:**

**- véhicule articulé 17,85 m**

Or. de

**Amendement 362**  
**Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – paragraphe 1 – point 16 bis (nouveau)**  
Directive 96/53/CE  
Annexe I – point 1.3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**16 bis) Le point 1.3 est remplacé par "La hauteur maximale de tout véhicule est déterminée par les États membres en vertu du principe de subsidiarité. Les États membres peuvent décider de conclure des accords bilatéraux autorisant les véhicules d'une hauteur convenue de circuler sur leurs territoires respectifs, pour autant que les infrastructures le permettent."**

Or. en



### *Justification*

*La législation européenne ne peut entraver le commerce transfrontalier entre des États membres dont les infrastructures permettent aux véhicules d'une certaine hauteur de circuler.*

#### **Amendement 363**

**Gesine Meissner**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 bis (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 1.1 – tiret 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**16 bis) Le point 1.1, tiret 3, est remplacé par ce qui suit:**

***véhicule articulé: 17,85 m***

Or. en

### *Justification*

*L'extension de la longueur maximale du véhicule articulé de 1,35 m permettrait davantage de combinaisons qui encourageraient le transport intermodal. Il serait possible de transporter non seulement un conteneur de 45 pieds, mais aussi un conteneur de 48 pieds ou deux caisses mobiles de la catégorie C 745. En outre, une longueur de 17,85 m pour un véhicule articulé resterait inférieure à la longueur maximale autorisée pour les trains de véhicules (18,75 m).*

#### **Amendement 364**

**Markus Ferber**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – paragraphe 1 – point 16 ter (nouveau)**

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 1.6

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**16 ter) Le point 1.6 est remplacé par le texte suivant:**

***- Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque***

*13,35 m*

Or. de

**Amendement 365**  
**Carlo Fidanza**

**Proposition de directive**  
**Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***L'article 1, paragraphe 7, ne s'applique  
qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025.***

Or. en