



PARLEMENT EUROPÉEN

2009 - 2014

Commission des transports et du tourisme

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

PROJET DE RAPPORT

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

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Jörg Leichtfried

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées (exemple: "~~ABCD~~"). Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil du 25 juillet 1996 modifiant la directive 96/53/CE 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
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2013)0195),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0102/2013),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 11 juillet 2013¹,
 - vu les résultats de la consultation du Comité des régions,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A7-0000/2013),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(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

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

¹ OJ C ... /Non encore paru au Journal officiel.

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*.

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 *les transports combinés*.

Or. en

Amendement 2

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 l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents. *La compatibilité des dispositifs aérodynamiques avec les transports combinés doit être garantie.*

Or. en

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020⁷ 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 Communauté⁸. 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Amendement

(5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020⁷ 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 Communauté⁸. 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 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 6 bis (nouveau)

(6 bis) Le Livre blanc prévoit qu'en ce qui concerne les transports routiers de marchandises sur des distances supérieures à 300 km, 30 % du fret devrait être transféré vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d'ici à 2030, et plus de 50 % d'ici à 2050, avec l'aide de corridors de fret efficaces et respectueux de l'environnement. Pour atteindre cet objectif, il faudra également mettre en place les infrastructures requises. Cet objectif a été approuvé par le Parlement européen dans sa résolution du 15 décembre 2011 sur la feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources¹.

¹ JO C 168 E du 14.6.2013, p. 72.

Or. en

Amendement 5

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

Amendement

(7) Afin de garantir une concurrence loyale dans le secteur des transports internationaux, il est nécessaire de disposer de normes communes concernant les dimensions des véhicules utilisés pour les opérations de transport internationales. Toute dérogation à ces normes communes devrait rester exceptionnelle et limitée aux opérations de transport nationales. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des États membres en

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.*

vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à *leurs* circonstances spécifiques, et de l'autre, *les objectifs définis dans le Livre blanc. Les droits des États membres consacrés dans les actes d'adhésion à l'Union européenne devraient être respectés.*

Or. en

Amendement 6

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. *Le principe de neutralité technologique devrait être respecté.*

Or. en

Amendement 7

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 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 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. **Cet accroissement ne devrait** toutefois **être** autorisé que pour **les transports combinés, dans lesquels** la composante routière n'excède pas **150 km de chaque côté** pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime.

Or. en

Amendement 8

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 **les transports combinés** 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 **combiné**, des conteneurs de 40 pieds, également à ceux transportant des conteneurs de 45 pieds.

Or. en

Amendement 9

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

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. **De tels** dispositifs **devraient** 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.

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. en

Amendement 10

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – tiret 13

Texte proposé par la Commission

Amendement

– "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 véhicules¹⁰, 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;

supprimé

¹⁰ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justification

Afin de garantir la neutralité technologique, le terme plus large de "véhicule à carburant de substitution" est introduit à la place de celui de "véhicule à propulsion hybride", dont la portée semblait trop restreinte.

Amendement 11

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – tiret 14

Texte proposé par la Commission

Amendement

– "véhicule électrique": 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 véhicules¹¹, équipé d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence au réseau;

supprimé

¹¹ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

Or. en

Justification

Cette notion est déjà comprise dans la définition plus large de "véhicule à carburant de substitution".

Amendement 12

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 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 biocarburants au sens de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil¹,
- 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;

¹ Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140 du 5.6.2009, p. 16).

Or. en

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". Cette définition peut être fondée sur celle employée dans la proposition de la Commission sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution (COM(2013)0012).

Amendement 13

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

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

Texte proposé par la Commission

Amendement

**– "véhicule à carburant de substitution":
tout véhicule à moteur alimenté
totalement ou partiellement par un
carburant de substitution;**

Justification

La définition du terme de "véhicule à carburant de substitution" devrait respecter le principe de neutralité technologique.

Amendement 14

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – tiret 15

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;

Justification

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

Amendement 15

Proposition de directive

Article 1 – point 1

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – tiret 12 quater (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

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 16

Proposition de directive

Article 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."

Or. en

Justification

Il s'agit de clarifier les dispositions actuelles, qui n'avaient pas pour objet de permettre

l'usage transfrontalier des véhicules modulaires. La circulation transfrontalière de camions plus longs est susceptible de modifier les principaux objectifs politiques de l'Union tels que définis dans le Livre blanc. Il convient dès lors de procéder au préalable à une analyse d'impact rigoureuse concernant cette circulation transfrontalière, afin d'examiner notamment les incidences sur le transfert modal, sur la sécurité, sur les conditions sociales et de travail, sur les PME, sur la logistique, sur la pollution atmosphérique, sur le bruit, etc.

Amendement 17

Proposition de directive

Article 1 – point 2 – point a

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 1 – points a et b

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

supprimé

Or. en

Amendement 18

Proposition de directive

Article 1 – point 2 – point b

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 – alinéa 2 – première phrase

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 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:"

Or. en

Amendement 19

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

– en termes de sécurité routière et de sécurité **des transports combinés**, notamment:

Or. en

Amendement 20

Proposition de directive

Article 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) le dispositif ne dépasse pas de plus de 500 millimètres la longueur définie au point 1.1 de l'annexe I.

Or. en

Justification

Afin de garantir la sécurité réglementaire, il convient de se baser sur le seuil déjà défini dans le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission (500 mm), qui n'est entré en vigueur que récemment.

Amendement 21

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – point ii

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 22

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 2 – tiret 3 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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

Or. en

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les États **Membres qui**

Amendement

3. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les États **membres dans le**

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**.

cadre de la directive 2007/46/CE. 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**.

Or. en

Justification

Il s'agit de clarifier qu'il ne sera pas nécessaire d'élaborer une nouvelle procédure ou une procédure supplémentaire pour la certification, mais que celle-ci pourra être effectuée dans le cadre des procédures de réception existantes (directive 2007/46/CE).

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. 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

4. 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. **Dans l'exercice de ses compétences, la Commission garantit la cohérence avec les actes législatifs de l'Union relatifs à la réception.**

Or. en

Amendement 25

Proposition de directive

Article 1 – point 6

Directive 96/53/CE

Article 8 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. 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. en

Justification

Dans la mesure où le seuil limite de 500 millimètres est introduit à l'article 8, paragraphe 2, aucune mesure transitoire n'est nécessaire.

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. 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

1. 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*.

permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant *la sécurité routière ainsi que les performances* aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules.

Or. en

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 – tiret 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

– le renforcement de la sécurité routière et de la *sécurité dans le transport intermodal*, notamment pour assurer que la forme avant de la cabine

Amendement

– le renforcement de la sécurité routière et de la *sûreté des transports combinés*, notamment pour assurer que la forme avant de la cabine

Or. en

Justification

Le terme de "sécurité" ne semble pas approprié, étant donné qu'il fait normalement référence à la protection contre les crimes tels que le vol, le terrorisme, etc. Il est difficile de comprendre comment les modifications apportées à la conception de la cabine rendront le transport de marchandises plus sûr à cet égard.

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 – tiret 2 – point i

Texte proposé par la Commission

(i) 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

(i) améliore la *vision directe afin que les* usagers vulnérables *soient plus visibles* par le conducteur, en particulier par une réduction *des angles morts* de visibilité *situés* sous le pare-brise avant *et sur le côté*

de la cabine,

Or. en

Justification

La proposition manque de clarté concernant les mesures exactes à prendre pour améliorer la sûreté de la cabine, en particulier eu égard à la sécurité des piétons. Le présent texte législatif devrait fournir des orientations claires et le groupe d'experts doit aider la Commission à préparer la mise en œuvre de ces orientations.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 – tiret 2 – point ii

Texte proposé par la Commission

Amendement

(ii) réduise les dommages en cas de choc,

(ii) réduise les dommages en cas de choc avec d'autres véhicules et améliore les performances des cabines en matière d'absorption énergétique grâce à l'inclusion d'un système de gestion des accidents capable d'absorber l'énergie;

Or. en

Justification

La proposition manque de clarté concernant les mesures exactes à prendre pour améliorer la sûreté de la cabine, en particulier eu égard à la sécurité des piétons. Le présent texte législatif devrait fournir des orientations claires et le groupe d'experts doit aider la Commission à préparer la mise en œuvre de ces orientations.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 – tiret 2 – point ii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(ii bis) améliore la protection des piétons par des ajustements de la forme avant de

la cabine afin de réduire au minimum le risque, pour les usagers vulnérables, de se faire écraser à la suite d'une collision,

Or. en

Justification

La proposition manque de clarté concernant les mesures exactes à prendre pour améliorer la sûreté de la cabine, en particulier eu égard à la sécurité des piétons. Le présent texte législatif devrait fournir des orientations claires et le groupe d'experts doit aider la Commission à préparer la mise en œuvre de ces orientations.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 2 – alinéa 1 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

la manœuvrabilité des véhicules ou ensembles de véhicules sur les infrastructures et sans imposer de limitations à l'usage des véhicules dans les **terminaux intermodaux**,

Amendement

la manœuvrabilité des véhicules ou ensembles de véhicules sur les infrastructures et sans imposer de limitations à l'usage des véhicules dans les **transports combinés**,

Or. en

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. 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

Amendement

3. Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques **et de sécurité** des nouvelles conceptions de véhicules à moteur sont testées, **dans le cadre de la directive 2007/46/CE**, par les États **membres**, qui délivrent à cette fin un

paragraphe 2 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un État **Membre** sont reconnus par les autres États **Membres**.

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**.

Or. en

Justification

Il s'agit de clarifier qu'il ne sera pas nécessaire d'élaborer une nouvelle procédure ou une procédure supplémentaire pour la certification, mais que celle-ci pourra être effectuée dans le cadre des procédures de réception existantes (directive 2007/46/CE).

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. [Dans les sept ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente directive,] 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.

Or. en

Justification

Dans la proposition de la Commission, la sûreté est liée aux performances aérodynamiques, ce qui limite les améliorations en matière de sécurité aux camions longue distance, qui sont moins susceptibles de pénétrer dans les zones urbaines. Néanmoins, étant donné que 66 % des accidents mortels qui concernent les piétons et 55 % des accidents mortels qui concernent les cyclistes surviennent dans des zones urbaines, il est crucial d'améliorer la sûreté de tous les camions. Cela n'est possible qu'en rendant les améliorations de sécurité obligatoires pour tous les camions, y compris ceux circulant dans les zones urbaines. Une période de transition de sept ans permettra aux entreprises du secteur de disposer d'un délai suffisant pour s'adapter aux modifications réglementaires.

Amendement 34

Proposition de directive

Article 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 **au point 2.3.4 de** l'annexe I.

Or. en

Amendement 35

Proposition de directive

Article 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 **carburant de substitution** doivent toutefois respecter les limites indiquées **au point 3 de** l'annexe I: poids maximal autorisé par essieu.

Or. en

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – point 10

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 1

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

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, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport *intermodal*.

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 *combiné telle que définie à l'article 2*.

Or. en

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – point 10

Directive 96/53/CE

Article 11 – paragraphe 2

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 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 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.

supprimé

Or. en

Justification

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". Cette définition délimite déjà clairement la longueur de la partie du trajet réservée au transport routier et cette distance apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Les ports de haute mer devraient être reliés à des modes de transport durables plutôt qu'au transport routier de marchandises à longue distance.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – point 11

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. 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.

Amendement

2. Après l'expiration d'un délai de **cinq** 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 **sont effectuées par des** 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.

Or. en

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – point 11

Directive 96/53/CE

Article 12 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. 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. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Amendement

6. Conformément au paragraphe 1, les **nouveaux** véhicules **N2 et N3 sont équipés de** 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 DSRC¹³, EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906. **Les informations sont également accessibles au conducteur.**

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

Justification

Le capteur de pesage embarqué semble être l'outil le plus efficace pour éviter les surcharges et il devrait donc devenir obligatoire. Les stations de pesage dynamique installées sur les infrastructures routières sont moins efficaces, dans la mesure où elles peuvent être évitées si leur emplacement est connu. Par ailleurs, les dispositifs embarqués permettraient au conducteur de vérifier la conformité de son véhicule avec la législation.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Une surcharge inférieure à 5 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 donne 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

2. Une surcharge inférieure à 2 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 donne 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. en

Justification

Pour un véhicule de 40 tonnes, une surcharge de 5 % représenterait 2 tonnes, ce qui constitue une surcharge importante. Le rapporteur estime que la tolérance devrait être réduite et propose de fixer le seuil maximal de tolérance à 2 %.

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Une surcharge comprise entre 5 et 10 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction mineure au sens de la présente directive, et donne lieu à une sanction financière. Les autorités de contrôle peuvent également immobiliser le véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé;

Amendement

3. Une surcharge comprise entre 2 % et 10 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction mineure au sens de la présente directive, et donne lieu à une sanction financière. Les autorités de contrôle peuvent également immobiliser le véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé.

Or. en

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

6. 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

6. Une surlongueur ou une surlargeur inférieure à **1** % 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. en

Justification

Les dimensions extérieures des camions sont conçues au millimètre près; par conséquent, les véhicules ne s'écartent généralement pas de ces dimensions. Lorsque la charge excède les dimensions du camion, il est nécessaire d'obtenir un permis spécial. Les écarts tolérés devraient dès lors tendre vers zéro et, en tout état de cause, être aussi faibles que possible.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. Une surlongueur ou une surlargeur de **2 à 20** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1, 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

7. Une surlongueur ou une surlargeur de **1 à 10** % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1, 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.

Or. en

Justification

Les dimensions extérieures des camions sont conçues au millimètre près; par conséquent, les

véhicules ne s'écartent généralement pas de ces dimensions. Lorsque la charge excède les dimensions du camion, il est nécessaire d'obtenir un permis spécial. Les écarts tolérés devraient dès lors tendre vers zéro et, en tout état de cause, être aussi faibles que possible.

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – point 12

Directive 96/53/CE

Article 13 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. 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

8. Une surlongueur ou une surlargeur de la charge ou du véhicule supérieure à **10 %** 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.

Or. en

Justification

Les dimensions extérieures des camions sont conçues au millimètre près; par conséquent, les véhicules ne s'écartent généralement pas de ces dimensions. Lorsque la charge excède les dimensions du camion, il est nécessaire d'obtenir un permis spécial. Les écarts tolérés devraient dès lors tendre vers zéro et, en tout état de cause, être aussi faibles que possible.

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – point 13

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, **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 du conteneur 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'un conteneur emballé est transmise à la prochaine partie qui prend le conteneur sous sa garde.

Or. en

Justification

Le 20 septembre 2013, la sous-commission IMO sur les marchandises dangereuses, les cargaisons solides et les conteneurs a décidé de modifier la convention SOLAS pour rendre obligatoire la vérification de la masse brute des conteneurs avant leur chargement à bord d'un navire. Afin de mettre en place une approche uniforme pour tous les modes de transport et d'éviter de possibles dispositions contradictoires, il convient de tenir compte, lors de la modification de la présente directive, des évolutions au sein de la sous-commission IMO.

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – point 15

Directive 96/53/CE

Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. 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

2. 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 cinq ans* à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive]. *La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. Cette délégation de pouvoir est reconduite tacitement pour des périodes de même durée, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose au plus tard trois mois avant que chaque période arrive à son terme.*

Or. en

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – point 16 – point c

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.1 – tiret 2

Texte proposé par la Commission

"Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus, et à propulsion hybride ou électrique: 19 tonnes"

Amendement

supprimé

Or. en

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – point 16 – point c bis (nouveau)

Directive 96/53/CE

Annexe I – point 2.3.4 (nouveau)

(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. 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

Toutes les motorisations alternatives devraient être traitées de la même manière, quelle que soit la technologie employée. Cependant, le poids des différents types de motorisations alternatives varie en fonction de la technologie utilisée. Si la même limite de poids est appliquée à tous les types de motorisations alternatives, les ensembles de véhicules dotés de motorisations plus légères disposeront d'une plus grande marge de poids pour le chargement. Il convient dès lors d'éviter les situations pouvant conférer à un certain type de motorisation alternative un avantage concurrentiel par rapport aux autres.