



**2017/0128(COD)**

19.12.2017

**\*\*\*I**

## **PROJET DE RAPPORT**

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)  
(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Massimiliano Salini

(Refonte – article 104 du règlement intérieur)

### ***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. 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

	<b>Page</b>
PROJET DE RÉOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	5
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	15
ANNEXE: LETTRE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES.....	17
ANNEXE: AVIS DU GROUPE CONSULTATIF DES SERVICES JURIDIQUES DU PARLEMENT EUROPÉEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION .....	19



## PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

### sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)

(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))

(Procédure législative ordinaire – refonte)

*Le Parlement européen,*

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2017)0280),
  - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C8-0173/2017),
  - 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 18 octobre 2017<sup>1</sup>,
  - après consultation du Comité des régions,
  - vu l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques<sup>2</sup>,
  - vu la lettre du lundi 24 juillet 2017 de la commission des affaires juridiques adressée à la commission des transports et du tourisme conformément à l'article 104, paragraphe 3, de son règlement intérieur,
  - vu les articles 104 et 59 de son règlement intérieur,
  - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et l'avis de la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures (A8-0000/2017),
- A. considérant que, de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, la proposition de la Commission ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition et que, en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification de leur substance;
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après, en tenant compte des recommandations du groupe consultatif des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission;

---

<sup>1</sup> Non encore paru au Journal officiel.

<sup>2</sup> JO C 77 du 28.3.2002, p. 1.

2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
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 5

*Texte proposé par la Commission*

(5) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à l'Union de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau de l'Union.

*Amendement*

(5) Il convient de supprimer les barrières artificielles qui s'opposent au fonctionnement du marché intérieur, tout en permettant aux États membres et à l'Union de mettre en œuvre différentes politiques de tarification routière pour tous les types de véhicules, au niveau local, national ou international. Les équipements embarqués à bord des véhicules devraient permettre la mise en œuvre de ces politiques de tarification routière, en respectant les principes de non-discrimination entre les citoyens de tous les États membres. Il est donc nécessaire d'assurer dans les meilleurs délais l'interopérabilité des systèmes de télépéage au niveau de l'Union, ***en limitant, autant que possible, les coûts liés aux installations pertinentes des gestionnaires des voiries et les coûts du service de télépéage.***

Or. it

*Justification*

*La mise en place du SET entraîne une série de coûts aussi bien au niveau des installations que du service, lesquels s'ajoutent au coût du péage, c'est pourquoi il est nécessaire que les coûts de réalisation de l'objectif d'interopérabilité ne pèsent pas inconsidérément sur les péages existants, sous peine de décourager l'introduction de ce service.*

## Amendement 2

### Proposition de directive Considérant 10

*Texte proposé par la Commission*

(10) Les applications de télépéage et de système de transport intelligent coopératif (STI-C) utilisent des technologies analogues et des bandes de fréquences voisines pour la communication à courte portée de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. À l'avenir, il conviendrait d'explorer le potentiel **d'une fusion** du télépéage **avec les STI-C dans la bande de 5,9 GHz, actuellement utilisée par les STI-C, après une évaluation** approfondie des coûts, **des avantages, des obstacles techniques** et des **solutions possibles**.

*Amendement*

(10) Les applications de télépéage et de système de transport intelligent coopératif (STI-C) utilisent des technologies analogues et des bandes de fréquences voisines pour la communication à courte portée de véhicule à véhicule et de véhicule à infrastructure. À l'avenir, il conviendrait d'explorer le potentiel **d'éventuelles synergies entre la plate-forme** du télépéage **et les systèmes de transport intelligents coopératifs grâce à une analyse** approfondie des coûts et des **avantages**.

Or. it

*Justification*

*Le passage de l'actuelle fréquence de 5,8 GHz à 5,9 GHz induirait des coûts élevés de remplacement des équipements embarqués et des infrastructures au sol, sans même parler des périodes de transition, qui seraient très longues. Compte tenu des progrès technologiques, remettre en place une technologie parvenue à maturité serait inefficace du point de vue des coûts et des avantages.*

### **Amendement 3**

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

*Texte proposé par la Commission*

(18) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales.

*Amendement*

(18) La présente directive n'affecte pas la liberté des États membres de fixer des règles relatives à la tarification des infrastructures routières et aux matières fiscales. **Cependant, elle prévoit qu'un système de péage électronique interopérable faciliterait la réalisation des objectifs définis par la législation de l'Union en matière de redevances routières.**



*Justification*

*Sans préjudice du principe de subsidiarité et du caractère facultatif du SET, l'introduction d'un tel service au niveau européen constituerait un pas en avant très important en matière d'interopérabilité des transports routiers dans les pays de l'Union.*

**Amendement 4****Proposition de directive****Article 2 – alinéa 1 – point e***Texte proposé par la Commission*

e) «secteur à télépéage», une route, un réseau routier, un ouvrage d'art tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des redevances routières sont perçues au moyen, exclusivement ou partiellement, de mécanismes de détection automatique tels que la communication avec l'équipement embarqué dans le véhicule *ou* la reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation;

*Amendement*

e) «secteur à télépéage», une route, un réseau routier, un ouvrage d'art tel qu'un pont ou un tunnel, ou un transbordeur, au niveau duquel des redevances routières sont perçues au moyen, exclusivement ou partiellement, de mécanismes de détection automatique tels que la communication avec l'équipement embarqué dans le véhicule, *qui comprend éventuellement* la reconnaissance automatique de la plaque d'immatriculation;

Or. it

*Justification*

*La reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation peut être utile au recouvrement des redevances routières. Toutefois, le recours exclusif à cette technologie a des points faibles, liés au nombre considérable de plaques d'immatriculation différentes qu'il faudrait relever et à l'absence d'un niveau de normalisation des systèmes de lecture des plaques comparable à celui des technologies décrites à l'article 3.*

**Amendement 5****Proposition de directive****Article 2 – alinéa 1 – point o**

*Texte proposé par la Commission*

o) «véhicule utilitaire léger», ***tout véhicule qui n'est pas un véhicule utilitaire lourd.***

*Amendement*

o) «véhicule utilitaire léger», ***une voiture particulière, un minibus ou une camionnette.***

Or. it

**Amendement 6**

**Proposition de directive**

**Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Tous les nouveaux systèmes de télépéage qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué recourent à une ou plusieurs des technologies ***énumérées à l'annexe IV*** pour l'exécution des transactions de télépéage.

*Amendement*

Tous les nouveaux systèmes de télépéage qui exigent l'installation ou l'utilisation d'un équipement embarqué recourent à une ou plusieurs des technologies ***suivantes*** pour l'exécution des transactions de télépéage:

***a) localisation par satellite;***

***b) communications mobiles selon la norme GSM – GPRS (référence GSM TS 03 60/23.060);***

***c) micro-ondes de 5,8 GHz.***

Or. it

*Justification*

*La liste des technologies devrait continuer d'être soumise à la procédure de codécision, comme le prévoit la directive 2004/52/CE. Les solutions technologiques déterminent les systèmes interopérables et, par conséquent, contribuent à la définition du champ d'application de la directive. Étant donné qu'il s'agit d'un élément par nature essentiel, il est nécessaire que toutes les parties intéressées puissent s'exprimer et participer au processus décisionnel, afin de parer à toute évaluation partielle.*

## Amendement 7

### Proposition de directive Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 2

#### *Texte proposé par la Commission*

Les systèmes de télépéage existants qui recourent à des technologies autres que celles énumérées **à l'annexe IV** sont conformes à ces technologies en cas de progrès technologiques importants

#### *Amendement*

Les systèmes de télépéage existants qui recourent à des technologies autres que celles énumérées **au paragraphe 1 du présent article** sont conformes à ces technologies en cas de progrès technologiques importants

Or. it

## Amendement 8

### Proposition de directive Article 3 – paragraphe 3 – alinéa 1

#### *Texte proposé par la Commission*

Les prestataires du SET mettent à la disposition des usagers un équipement embarqué qui peut fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres et recourant aux technologies visées **à l'annexe IV** et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

#### *Amendement*

Les prestataires du SET mettent à la disposition des usagers un équipement embarqué qui peut fonctionner avec tous les systèmes de télépéage en service dans les États membres et recourant aux technologies visées **au paragraphe 1 du présent article** et qui est interopérable et capable de communiquer avec tous ces systèmes.

Or. it

## Amendement 9

### Proposition de directive Article 3 – paragraphe 4

#### *Texte proposé par la Commission*

4. L'équipement embarqué peut

PR\1142288FR.docx

#### *Amendement*

4. L'équipement embarqué peut

11/20

PE615.481v01-00

utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées à l'annexe IV.

utiliser ses propres matériels et logiciels, utiliser des éléments d'autres matériels et logiciels présents dans le véhicule, ou les deux à la fois. Aux fins de la communication avec les autres systèmes matériels présents dans le véhicule, l'équipement embarqué peut recourir à des technologies autres que celles énumérées au paragraphe 1 du présent article.

Or. it

## Amendement 10

### Proposition de directive Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis.** *Le SET est financé par des accords contractuels entre les prestataires du service et les percepteurs de péages, ce qui permet de garantir le bon paiement du péage dû.*

Or. it

### *Justification*

*Le paiement du péage comprend des parts d'impôts que le percepteur de péages doit verser au Trésor public. Étant donné que, dans le cas du SET, la relation entre le percepteur de péages et le client passe par le prestataire du service, les garanties devront faire partie de l'accord contractuel entre le percepteur du péage et le prestataire du service.*

## Amendement 11

### Proposition de directive Article 4 – paragraphe 3

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

3. Le SET permet de développer l'intermodalité, sans pénaliser d'autres

3. Le SET permet de développer l'intermodalité **en garantissant le respect du principe de l'utilisateur-payeur**, sans

modes de transport.

pénaliser d'autres modes de transport.

Or. it

#### *Motivazione*

*Le SET permet non seulement de développer l'intermodalité mais également de garantir le respect du principe de l'utilisateur-payeur y compris dans les transports routiers, grâce au paiement d'une redevance.*

### **Amendement 12**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 6 – paragraphe 3 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***3 bis. Le cas échéant, à des fins de poursuites relatives au défaut de paiement d'une redevance routière, le point de contact national peut mettre à la disposition du percepteur de péages concerné par ledit défaut de paiement les informations nécessaires à son recouvrement.***

Or. it

#### *Justification*

*Parallèlement aux poursuites prévues par la directive, il convient de prévoir la possibilité, pour le percepteur de péages concerné par le défaut de paiement, d'avoir accès aux informations recueillies par le point de contact et nécessaires au recouvrement de la redevance routière.*

### **Amendement 13**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 10 – paragraphe 1**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à

l'article 11 afin de modifier *les annexes I et IV* en vue de *les adapter* au progrès technique.

l'article 11 afin de modifier *l'annexe I* en vue de *l'adapter* au progrès technique.

Or. it

#### **Amendement 14**

##### **Proposition de directive Annexe IV**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*Liste des technologies pouvant être utilisées dans les systèmes de télépéage routier pour l'exécution des transactions de télépéage*

*supprimé*

- 1. localisation par satellite;*
- 2. communications mobiles;*
- 3. micro-ondes de 5,8 GHz.*

Or. it

##### *Justification*

*La liste des technologies devrait continuer d'être soumise à la procédure de codécision, comme le prévoit la directive 2004/52/CE. Les solutions technologiques déterminent les systèmes interopérables et, par conséquent, contribuent à la définition du champ d'application de la directive. Étant donné qu'il s'agit d'un élément par nature essentiel, il est nécessaire que toutes les parties intéressées puissent s'exprimer et participer au processus décisionnel, ce qui permet de parer à toute évaluation partielle.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### *Proposition de la Commission*

La proposition de la Commission entend combler les lacunes de la législation actuelle relative au service européen de télépéage (SET) en énonçant les conditions nécessaires pour garantir l'interopérabilité des systèmes de télépéage et faciliter l'échange transfrontière d'informations sur les infractions relatives au défaut de paiement des redevances routières dans les pays de l'Union.

La législation en vigueur en la matière, qui comprend la directive 2004/52/CE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté et la décision de la Commission 2009/750/CE relative à la définition du service européen de télépéage et à ses aspects techniques, visait à améliorer le fonctionnement du marché grâce à la fourniture d'un service à partir d'un appareil embarqué capable de dialoguer avec l'infrastructure des pays traversés par l'utilisateur, afin de faciliter la création d'un système de télépéage interopérable au niveau de l'Union.

Cependant, la Commission estime que la législation actuelle n'a pas permis d'atteindre les objectifs fixés pour ce qui est de la perception automatique des péages. En l'occurrence, elle a recensé plusieurs lacunes dans la législation actuelle, dont les obstacles concernant l'accès au marché pour les prestataires du SET, qui se voient imposer des coûts excessifs. Sur le plan technologique, les unités embarquées utilisant la localisation par satellite restent plus chères que les unités embarquées basées sur les micro-ondes, tandis que les systèmes de transport intelligents (STI), en constant développement, rendent nécessaire une réflexion sur les possibilités de synergies entre les systèmes de télépéage et les STI. En outre, la Commission a constaté qu'il n'existait aucune base juridique au niveau de l'Union pour l'échange d'informations relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres, qui serait pourtant utile au recouvrement coercitif des redevances routières.

### *Position de votre rapporteur*

- Votre rapporteur salue et soutient la proposition de la Commission, qui améliore considérablement la législation actuelle relative au SET. Il propose une série de modifications qui, selon lui, offrent une valeur ajoutée au texte de la proposition et permettront à la fois de tirer parti de l'interopérabilité du SET et de faire en sorte que sa procédure de mise en œuvre gagne en efficacité.
- Votre rapporteur estime qu'il est nécessaire de définir de façon claire et objective les différents opérateurs du SET, qui sont définis uniquement dans la décision 2009/750/CE, et constate la nécessité de maintenir la cohérence avec la directive 2017/0114(COD).
- Pour ce qui est des aspects technologiques, votre rapporteur estime qu'ils revêtent une grande importance si l'on veut instaurer un système de télépéage réellement interopérable. Il introduit donc des modifications qui mettent en avant la nécessité de

donner la priorité à la codécision pour que l'ensemble des parties intéressées puisse participer au processus décisionnel.

- S'agissant de la procédure de recouvrement des péages dus, votre rapporteur constate les limites de la méthode intergouvernementale qui, de fait, ne permet pas de garantir le recouvrement coercitif des péages au niveau transfrontalier. Pour ce qui est du respect de la législation, votre rapporteur se borne à proposer quelques précisions à apporter au texte afin que cette procédure gagne en efficacité.



## ANNEXE: LETTRE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES JURIDIQUES

D(2017)36120

Karima Delli  
Présidente de la commission des transports et du tourisme  
ASP 04F155  
Bruxelles

**Objet: Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)  
(COM(2017)0280 – C8-0173/2017 – 2017/0128(COD))**

Madame la Présidente,

La commission des affaires juridiques a examiné la proposition susmentionnée conformément à l'article 104 sur la refonte tel qu'introduit dans le règlement du Parlement.

Le paragraphe 3 de cet article est libellé comme suit:

*«Si la commission compétente pour les questions juridiques estime que la proposition n'implique aucune modification de fond autre que celles qui y ont été identifiées comme telles, elle en informe la commission compétente pour la matière visée.*

*Dans ce cas, outre les conditions posées aux articles 169 et 170, seuls sont recevables au sein de la commission compétente pour la matière concernée les amendements visant les parties de la proposition contenant des modifications.*

*Cependant, des amendements aux parties de la proposition restées inchangées peuvent être acceptés à titre exceptionnel et au cas par cas par le président de la commission compétente pour la matière visée s'il estime que des raisons impérieuses de cohérence interne du texte ou de connexité avec d'autres amendements recevables l'exigent. Ces raisons doivent figurer dans une justification écrite des amendements.»*

À la suite de l'avis du groupe consultatif des services juridiques du Parlement, du Conseil et de la Commission, qui a examiné la proposition de refonte, et conformément aux recommandations du rapporteur, la commission des affaires juridiques considère que la proposition en question ne comporte aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles dans la proposition ou dans l'avis du groupe consultatif et que, s'agissant de la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la

proposition se limite à une codification pure et simple des textes existants, sans modification de leur substance.

En conclusion, lors de sa réunion du 7 septembre 2017, la commission des affaires juridiques a recommandé à l'unanimité<sup>1</sup> que la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, procède à l'examen de la proposition susmentionnée conformément à l'article 104.

Veillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Pavel Svoboda

*Annexe: Rapport signé par le président du groupe consultatif.*

---

<sup>1</sup> Étaient présents les députés suivants: Isabella Adinolfi, Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Kostas Chrysogonos, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhambazki, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Gilles Lebreton, António Marinho e Pinto, Gabriel Mato, Andrey Novakov, Julia Reda, Evelyn Regner, Axel Voss, Rainer Wieland, Tiemo Wölken, Tadeusz Zwiefka.

ANNEXE: AVIS DU GROUPE CONSULTATIF DES SERVICES JURIDIQUES  
DU PARLEMENT EUROPÉEN, DU CONSEIL ET DE LA COMMISSION



GROUPE CONSULTATIF  
DES SERVICES JURIDIQUES

Bruxelles, le 24 juillet 2017

**AVIS**

**À L'ATTENTION DU PARLEMENT EUROPÉEN  
DU CONSEIL  
DE LA COMMISSION**

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union (refonte)**

**COM(2017)0280 del 31.5.2017 – 2017/0128(COD)**

Eu égard à l'accord interinstitutionnel du 28 novembre 2001 pour un recours plus structuré à la technique de refonte des actes juridiques, et notamment à son point 9, le groupe consultatif, composé des services juridiques respectifs du Parlement européen, du Conseil et de la Commission, s'est réuni le 21 juin 2017 afin d'examiner la proposition susmentionnée, présentée par la Commission.

Lors de cette réunion, un examen<sup>1</sup> de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil procédant à la refonte de la directive 2004/52/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union, a conduit le groupe consultatif à constater, d'un commun accord, que les éléments suivants auraient dû être marqués par les caractères grisés généralement utilisés pour signaler des changements significatifs:

- au considérant 4, le remplacement du mot «*poids*» par les mots «*véhicules utilitaires*»;
- la suppression du considérant 20 de la directive 2004/52/CE;
- à l'article 4, paragraphe 6, l'ajout du mot «*embarqués*».

Cet examen de la proposition a ainsi permis au groupe consultatif de conclure, d'un commun accord, que la proposition ne contient aucune modification de fond autre que celles identifiées comme telles. Le groupe consultatif a également constaté qu'en ce qui concerne la codification des dispositions inchangées des actes précédents avec ces modifications, la proposition se limite à une codification pure et simple des actes existants, sans modification

---

<sup>1</sup> Le groupe consultatif a travaillé sur la base de la version anglaise de la proposition, version linguistique originale du texte à l'examen.

de leur substance.

F. DREXLER  
Jurisconsulte

H. LEGAL  
Jurisconsulte

L. ROMERO REQUENA  
Directeur général