

# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2000/0060(COD) Procédure terminée
Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux Modification Directive 96/53/EC	<a href="#">1993/0486(SYN)</a>
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">HATZIDAKIS Konstantinos</a>	19/04/2000
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">HATZIDAKIS Konstantinos</a>	19/04/2000
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	<b>JURI</b> Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ITRE</b> Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)</a>		27/09/2001
	<a href="#">Transports, télécommunications et énergie</a>	<a href="#">2340</a>	05/04/2001

Evénements clés			
23/03/2000	Publication de la proposition législative	COM(2000)0137	Résumé
10/04/2000	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
12/09/2000	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
12/09/2000	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0231/2000</a>	

02/10/2000	Débat en plénière		
03/10/2000	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0414/2000</a>	Résumé
27/09/2001	Publication de la position du Conseil	<a href="#">09068/1/2001</a>	Résumé
03/10/2001	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
21/11/2001	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
21/11/2001	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A5-0437/2001</a>	
17/01/2002	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T5-0008/2002</a>	Résumé
18/02/2002	Signature de l'acte final		
18/02/2002	Fin de la procédure au Parlement		
09/03/2002	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2000/0060(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 96/53/EC <a href="#">1993/0486(SYN)</a>
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	RETT/5/13739

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2000)0137</a> <a href="#">JO C 274 26.09.2000, p. 0032 E</a>	23/03/2000	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A5-0231/2000</a> <a href="#">JO C 146 17.05.2001, p. 0004</a>	12/09/2000	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T5-0414/2000</a> <a href="#">JO C 178 22.06.2001, p. 0024-0060</a>	03/10/2000	EP	Résumé
Comité des régions: avis	<a href="#">CDR0259/2000</a> <a href="#">JO C 144 16.05.2001, p. 0015</a>	13/12/2000	CofR	
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES0056/2001</a> <a href="#">JO C 123 25.04.2001, p. 0076</a>	25/01/2001	ESC	
Position du Conseil	<a href="#">09068/1/2001</a> <a href="#">JO C 360 15.12.2001, p. 0001-0007</a>	27/09/2001	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(2001)1571	02/10/2001	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A5-0437/2001</a>	21/11/2001	EP	

## Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

## Acte final

[Directive 2002/7](#)

JO L 067 09.03.2002, p. 0047-0049 Résumé

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

OBJECTIF: harmoniser complètement la longueur maximale des autobus rigides dans l'ensemble de la Communauté. CONTENU: la mise en place d'un marché communautaire sans frontières intérieures a rendu nécessaire l'application des règles communautaires relatives aux poids et dimensions des véhicules routiers à toutes les opérations de transport national. La directive 96/53/CE répond en partie à cette nécessité, mais n'harmonise pas la longueur maximale des autobus rigides. L'objectif de la proposition est de modifier la directive de façon à combler cette lacune. Il est proposé d'étendre le champ d'application de la directive en vigueur en fixant la longueur maximale autorisée pour les autobus rigides en trafic national et international à 15 m (sans aucune possibilité de dépasser cette limite). Parallèlement, il est admis qu'il convient de tenir compte également, pour la détermination d'une longueur maximale, de la possibilité de monter des coffres à skis sur les autobus rigides. La proposition prévoit donc que les coffres à skis sont compris dans la mesure des dimensions maximales admises du véhicule. Ainsi, l'ensemble "véhicule + coffres à skis" ne doit en aucun cas dépasser 15 m. La proposition prévoit aussi de ne pas autoriser l'utilisation d'autobus de plus de 12 m de long qui ne seraient pas dotés d'au moins trois essieux, afin que les limites de poids soient respectées et que les routes existantes ne soient pas endommagées. Dans l'objectif de garantir la sécurité des usagers de la route vulnérables et d'éviter autant que possible des problèmes liés à l'infrastructure routière existante, la proposition prévoit des limites applicables à tous les autobus concernant les débordements admissibles lors d'une manoeuvre effectuée pour virer. Enfin, la question relative aux ensembles "autobus + remorque" doit être clarifiée. La proposition fixe donc explicitement une longueur maximale de 18,75 m pour ces ensembles. Cette valeur correspond à la limite autorisée pour les ensembles "poids lourds + remorque". Les retombées positives de la directive proposée seront de trois ordres. Tout d'abord, elle permettra de supprimer les distorsions de concurrence sur le marché du cabotage, ce qui entraînera une diminution des coûts du transport de passagers. Ensuite, l'accroissement de la longueur maximale des autobus dans certains États membres permettra de diminuer le nombre de véhicules requis pour transporter le même nombre de passagers et par conséquent le nombre de trajets routiers, ce qui sera bénéfique d'un point de vue à la fois environnemental et économique. Enfin, l'établissement de normes relatives à la manoeuvrabilité des autobus garantira un niveau de sécurité uniforme dans l'ensemble de l'UE pour les usagers de la route vulnérables.?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

La commission a adopté le rapport (procédure de codécision, première lecture) de Kostas HATZIDAKIS (PPE-DE, GR) qui approuve, sous réserve de trois amendements techniques, la proposition de directive fixant les dimensions maximales autorisées pour certains véhicules routiers. Le rapport se félicite, pour des raisons à la fois commerciales et environnementales, la proposition visant à autoriser la circulation dans l'UE d'autobus de 15 mètres de longueur. Les bus de plus grandes dimensions peuvent transporter plus de passagers et, si le cabotage et la libre circulation des longs autobus étaient garantis, cela créerait de très nombreuses possibilités commerciales pour le transport des passagers. De plus, l'introduction de bus de plus grandes dimensions permettrait de réduire le nombre des bus en circulation, ce qui entraînerait des avantages pour l'environnement. La commission des transports est arrivée à la conclusion que la proposition crée un équilibre raisonnable entre les aspects commerciaux et concurrentiels d'une part et les contraintes relatives aux infrastructures, à la législation et à la sécurité d'autre part. Un des amendements adoptés propose de repousser au 31 décembre 2015 la période de transition pour les bus de plus de 12 mètres de longueur circulant sur les réseaux intérieurs et qui ne sont pas en conformité avec la directive. La commission est d'avis que la période transitoire prévue dans la directive (qui prend fin en 2009) est trop courte et réduirait considérablement la durée de circulation de tels bus, avec des conséquences économiques extrêmement négatives pour les entreprises qui, en toute bonne foi, avaient immatriculé ou mis en service des véhicules avant l'entrée en vigueur de la directive. ?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

En adoptant le rapport de M. Konstantinos HATZIDAKIS (PPE/DE, GR), le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission sous réserve de trois amendements techniques. Le Parlement demande notamment d'allonger la période de transition (de 2009 à 2015), prévue par la proposition qui est considérée comme trop courte et pénalisante pour les entreprises ayant acquis des véhicules correspondants à la législation avant l'entrée en vigueur de la directive. La dimension des autobus non articulés à deux essieux est portée de 12 à 13 mètres 50, afin de permettre d'utiliser des accessoires démontables tels que les coffres à ski sur les bus de 12 mètres. Un dernier amendement vise à aligner la longueur des autobus articulés sur celle des trains routiers et des "autobus + remorque" (18,75 mètres).?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

La position commune retient, textuellement ou dans leur esprit, les trois amendements du Parlement européen. Le Conseil a introduit des changements importants dans la proposition de la Commission: - un nouvel article a été ajouté, qui exclut explicitement du champ d'application de la directive les autobus comportant plus d'une section articulée; - l'expiration de la période de validité des "droits acquis" est portée du 31/12/2009 au 31/12/2020; - le point 1.5 bis de l'annexe I a été revu. Il prévoit désormais un nouvel essai de manoeuvrabilité auquel doivent satisfaire les autobus de 15 mètres. Cela est conforme aux critères de manoeuvrabilité adoptés dans le cadre de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU; - un nouvel article a été ajouté, qui octroie une dérogation de trois ans au Portugal et au Royaume-Uni en ce qui concerne l'obligation d'accepter les autobus de 15 mètres sur leur territoire compte tenu du critère de manoeuvrabilité révisé; - un nouvel article prévoit que la Commission doit entreprendre une étude examinant la faisabilité de l'introduction d'un essai de manoeuvrabilité plus strict. ?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

---

La Commission soutient la position commune qui exprime un compromis équitable et équilibré. ?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

---

La commission a adopté le rapport de son président, M. Kostas HATZIDAKIS (PPE-DE, GR) approuvant la position commune sans modifications dans le cadre de la procédure de codécision (2nd reading).?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

---

En adoptant la recommandation pour la deuxième lecture de M. Konstantinos HATZIDAKIS (PPE-DE, GR), le Parlement européen a approuvé la position commune sans modification.?

## Transports routiers, trafic national et international: dimensions et poids maximaux

---

OBJECTIF : harmoniser les dimensions maximales des autobus. MESURE DE LA COMMUNAUTÉ : Directive 2002/7/CE du Parlement européen et du Conseil 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. CONTENU : la présente directive adoptée à la majorité qualifiée, la délégation danoise votant contre, vise à harmoniser la longueur maximale autorisée des autobus et à modifier les critères de manoeuvrabilité qui leur sont applicables afin notamment d'en permettre la libre circulation effective dans la Communauté et le bon fonctionnement du cabotage dans le domaine du transport des voyageurs. Elle prévoit une longueur maximale autorisée de 12 m pour les autobus à 2 essieux, de 15 m pour les autobus de plus de deux essieux et de 18,75 m pour les autobus avec remorque. Pour des raisons de sécurité routière liées à l'état de leur infrastructure, le Royaume-Uni et le Portugal peuvent, jusqu'au 09/03/2005, refuser ou interdire l'usage sur leur territoire des autobus qui ne respectent pas certains critères de manoeuvrabilité. ENTRÉE EN VIGUEUR : 09/03/2002. MISE EN OEUVRE : 09/03/2004.?