

Procedure file

Informations de base	
SYN - Procédure de coopération (historique)	1993/0486(SYN)
Procédure terminée	
Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification	
Modification 2000/0060(COD)	
Modification 2013/0105(COD)	
Modification 2018/0130(COD)	
Sujet	
3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises	
3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	ELDR WIJSENBEEK Florus A.	26/07/1994
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Budget	1945	23/07/1996
	Transports, télécommunications et énergie	1893	08/12/1995
	Transports, télécommunications et énergie	1870	28/09/1995

Evénements clés			
15/12/1993	Publication de la proposition législative	COM(1993)0679	Résumé
23/02/1994	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
10/10/1994	Vote en commission		Résumé
10/10/1994	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0015/1994	
14/11/1994	Débat en plénière		
15/11/1994	Décision du Parlement	T4-0104/1994	Résumé
26/06/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0193	Résumé
08/12/1995	Publication de la position du Conseil	11101/3/1995	Résumé
18/01/1996	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
22/02/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé

22/02/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0044/1996	
14/03/1996	Débat en plénière		Résumé
14/03/1996	Décision du Parlement, 2ème lecture	T4-0121/1996	Résumé
14/05/1996	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1996)0208	Résumé
23/07/1996	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
23/07/1996	Fin de la procédure au Parlement		
17/09/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	1993/0486(SYN)
Type de procédure	SYN - Procédure de coopération (historique)
Sous-type de procédure	Codification
	Modification 2000/0060(COD) Modification 2013/0105(COD) Modification 2018/0130(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 075
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/4/07381

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(1993)0679 JO C 038 08.02.1994, p. 0003	15/12/1993	EC	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0755/1994 JO C 295 22.10.1994, p. 0072	01/06/1994	ESC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A4-0015/1994 JO C 323 21.11.1994, p. 0005	10/10/1994	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T4-0104/1994 JO C 341 05.12.1994, p. 0021-0039	15/11/1994	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1995)0193 JO C 247 23.09.1995, p. 0007	26/06/1995	EC	Résumé
Position du Conseil	11101/3/1995 JO C 356 30.12.1995, p. 0013	08/12/1995	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	SEC(1996)0037	11/01/1996	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A4-0044/1996 JO C 078 18.03.1996, p. 0003	22/02/1996	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T4-0121/1996 JO C 096 01.04.1996, p. 0221-0233	14/03/1996	EP	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(1996)0208	14/05/1996	EC	Résumé

Acte final

[Directive 1996/53](#)

[JO L 235 17.09.1996, p. 0059-0075](#) Résumé

Acte législatif final contenant des dispositions relatives aux actes délégués

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

Cette proposition de directive vise, notamment afin de permettre aux entreprises de transport de se livrer sans difficultés à des activités de cabotage, à étendre au transport national la directive 85/3, relative aux poids et dimensions des véhicules, au transport international, tout en proposant les modifications adéquates pour satisfaire, dans la mesure du possible, à la plupart des normes nationales en vigueur, qui varient considérablement d'un Etat membre à l'autre. La directive 85/3 sera à cette occasion codifiée et refondue en un seul texte. Concrètement, la proposition supprime les différences nationales en recourant aux définitions des normes ISO pour mesurer les longueur, largeur et hauteur totales des véhicules. Elle supprime également la faculté pour un Etat membre d'interdire les véhicules immatriculés dans un autre Etat membre. Elle interdit aux véhicules de dépasser les poids et dimensions totaux définis par la directive (certains de ceux-ci sont augmentés par la proposition, par rapport à la directive 85/3: largeur maximale des véhicules non frigorifiques: de 2,5 à 2,55 m; PTAC des ensembles de véhicules possédant une suspension respectueuse de l'environnement: de 40 à 44 tonnes). Une exemption serait cependant possible si aucune conséquence importante n'est à attendre sur la concurrence internationale. Une période de transition est prévue, autorisant la circulation jusqu'à 2001, des véhicules actuellement en service mais ne répondant pas aux normes envisagées.?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

Le Comité considère que la proposition pourrait faire tort aux acquis économiques dans certains Etats membres et apparaître comme une menace pour les préoccupations environnementales ayant cours dans d'autres. C'est pourquoi il suggère que la proposition se limite à la codification de la législation existante et que toute action - en particulier l'extension au transport national des poids maxima des véhicules - soit abandonnée pour le moment. ?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de M. Florus WIJSENBEEK (NL, Lib.) concernant le poids, les dimensions et les caractéristiques techniques des véhicules routiers. Un grand nombre d'amendements votés vont modifier la proposition de la Commission européenne sur cette question très technique mais essentielle, débattue depuis longtemps au Parlement. Avec l'introduction du cabotage, les transporteurs de tous les Etats membres peuvent fournir leurs services à l'intérieur des frontières de leur pays tout comme dans les autres Etats membres. Mais si les différences considérables qui existent actuellement entre les poids et dimensions maxima autorisés devaient persister, elles pourraient entraîner des distorsions de concurrence. Il n'existe pas, pour le moment, de poids uniforme que ce soit dans le domaine du transport international ou dans le transport national. Le Royaume-Uni et l'Irlande ont toujours un poids maximal autorisé de 36,2 tonnes et de 38 tonnes pour cinq essieux. Le Royaume-Uni autorise néanmoins un poids de 40 à 44 tonnes pour les transports combinés. D'autre part, les Pays-Bas et le Danemark ont des poids maximaux supérieurs pour le transport intérieur de 50 et 48 tonnes respectivement. En outre, la Suède et la Finlande ont des dimensions et des poids bien plus importants, compte tenu de leur géographie. La longueur et la largeur maximales autorisées fixées par la Directive 85/3/CEE doivent être rationalisées et ajustées pour tenir compte des progrès technologiques. Il conviendrait de faire passer la longueur maximale de 18,35 m à au moins 18,75 m pour des raisons essentiellement ergonomiques et environnementales. Le rapporteur WIJSENBEEK est, quant à lui, d'avis que les poids et dimensions maxima sont aujourd'hui des concepts dépassés faisant obstacle aux progrès technologiques. La sécurité routière, la politique environnementale et l'entretien des infrastructures devraient demeurer les principaux critères. La largeur maximale, le rayon de braquage et la pression des essieux seraient ainsi les seuls facteurs à prendre en compte. L'effet de la pression des essieux est largement attribué grâce aux suspensions pneumatiques et aux pneumatiques jumelés qui répartissent le poids, ce qui devrait d'ailleurs entrer en ligne de compte dans la fixation des poids maxima autorisés. La commission a adopté certains amendements demandant les longueurs maximales suivantes: - véhicule ? moteur 12,00 m - remorque 12,00 m - véhicule articulé 16,50 m - train routier 18,75 m - autobus articulé 18,00 m Enfin, l'amendement portant sur les véhicules articulés dotés de cinq ou six essieux a été adopté. Cet amendement stipule que les véhicules ? moteur ayant trois essieux et tractant une remorque ? deux ou trois essieux portant un conteneur ISO de 12 m dans le cadre d'une opération de transport combiné peuvent avoir un poids maximal de 44 tonnes. La commission a par ailleurs établi une nouvelle définition d'un autobus: par autobus, on entend un véhicule disposant de plus de neuf places assises, siége du chauffeur compris, et construit et équipé pour transporter des voyageurs et leurs bagages. Un autobus peut avoir un ou deux étages et peut également tracter une remorque ? bagages ou, conformément à l'amendement de la commission, un véhicule équipé pour transporter des bagages ou autres installations associées au transport par autobus. ?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

Le Parlement européen a approuvé la proposition de la Commission sous réserve des 16 modifications qu'il y a apportées. Les amendements adoptés ont pour objet en synthèse de: - inclure comme considérants le souci de promouvoir le transport combiné, et éviter les parcours à vide - attirer l'attention sur les perturbations de la concurrence dans les transports internationaux, qui pourraient être suivies de dérogations à l'intérieur des Etats membres quant aux limites fixées concernant les dimensions des véhicules. La Commission a accepté cet amendement. - remplacer l'expression "véhicule frigorifique à paroi épaisse par celle de véhicule conditionné" ainsi que la limite de 45 millimètres d'épaisseur minimum par celle de 45 millimètres en moyenne, La Commission a accepté cet amendement. - inviter la Commission à faire une étude, dans les deux ans, sur les conséquences de la directive pour les pays susceptibles d'adhérer à l'Union, La Commission a accepté cet amendement. - spécifier que la remorque prévue pour être tractée par des autobus soit spécifiquement conçue pour le transport des bagages ou d'autres équipements liés au transport par autobus, - élargir de 18,35m à 18,75m la longueur maximale du train routier établie dans le point 1.1 de l'annexe I, La Commission a accepté cet amendement. - remplacer comme éléments compris dans les dimensions délimitées dans l'annexe I, "les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées tels que les conteneurs" par "les équipements de transport amovibles tels que les conteneurs, les caisses mobiles et les pièces de cargaison standardisées", - élargir de 16m à 16,40m la distance maximale de la zone de chargement, La Commission a accepté cet amendement. - supprimer la prévision spécifique de poids maximal pour les véhicules avec semi-remorque à trois essieux lorsque l'essieu valeur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire.?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La Commission retient 5 des 16 amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture et modifie donc sa proposition comme suit: - ajout d'un nouveau considérant faisant état de préoccupations concernant l'environnement et la sécurité routière; - simplification et élargissement de la définition d'un véhicule isotherme; - autorisation d'une longueur maximale supérieure pour les trains routiers, mais uniquement afin de permettre l'utilisation de mécanismes d'attelage plus simples.

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La position commune du Conseil intègre les cinq amendements adoptés par le Parlement européen en première lecture et acceptés par la Commission dans sa proposition modifiée, à savoir: le rappel des préoccupations relatives à la sécurité routière et à l'environnement; le changement de la définition du "véhicule isotherme"; l'autorisation d'une longueur maximale portée à 18,75 m pour les trains routiers, dans le seul but de permettre l'utilisation de mécanismes d'attelage plus simples. Il faut cependant noter que la position commune a un champ d'application plus restreint que celui de la proposition initiale, à savoir l'harmonisation des longueur et largeur maxima de tous les ensembles de véhicules de transport de marchandises, et seulement l'harmonisation internationale de la hauteur des véhicules de transport de marchandises. En outre, le Conseil a introduit dans la proposition de la Commission les changements majeurs suivants: - la possibilité pour les Etats membres d'exiger que les véhicules conditionnés soient accompagnés d'un document ou d'une plaque d'attestation ATP afin de faciliter la preuve de la qualité d'isolation du véhicule; - afin de permettre la prise en compte de situations particulières à certaines régions ou à certains secteurs industriels, un Etat membre peut autoriser les véhicules utilisés pour le transport de marchandises sur son territoire à s'écarter des dimensions des dimensions fixées par la directive lorsque ce transport n'affecte pas de façon notable la concurrence internationale dans le domaine des transports; - les Etats membres qui doivent adapter leur infrastructure routière pour permettre les opérations effectuées selon l'approche modulaire peuvent interdire jusqu'au 31/12/2003 au plus tard la circulation sur leur territoire des véhicules effectuant des opérations de transport national de marchandises qui dépassent les normes dimensionnelles nationales en vigueur, sous réserve que la législation nationale continue à s'appliquer sans discrimination à tout transporteur communautaire; - les véhicules destinés au transport de marchandises et immatriculés avant la mise en oeuvre de la directive peuvent continuer à être utilisés au niveau national jusqu'au 31/12/2006; - les autobus et autocars sont exemptés de tous les aspects d'harmonisation nationale: les autobus à impériale et les autocars de 15 m peuvent continuer à circuler. La largeur maximale des véhicules de transport de passagers effectuant des voyages internationaux sera portée à 2,55m à partir du 01/01/1999. ?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La Commission approuve la position commune. Toutefois, les éléments de la proposition de la Commission qui restent en suspens seront discutés ultérieurement. ?

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La commission a adopté le projet de recommandation pour la deuxième lecture (rapporteur: M. Florus WIJSENBECK (NL, ELD)) concernant la position commune du Conseil en vue de l'adoption d'une directive du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. La première lecture du Parlement a eu lieu le 15 novembre 1995. Plus précisément, la position commune: - fait passer la longueur maximale autorisée d'un train routier de 18,35 à 18,75 m; - fait passer la largeur maximale autorisée des véhicules autres que les véhicules conditionnés de 2,5 à 2,55 mètres; - élargit au transport national de marchandises le champ d'application des règles régissant les dimensions fixées pour le transport international, à l'exclusion de la hauteur maximale (4 m); - accorde une dérogation en ce qui concerne les largeurs maximales aux autobus de plus de 2,5 m de large jusqu'au 31 décembre 1999; - fixe à 40 tonnes le poids maximal autorisé dans le transport international. Le

rapporteur a également obtenu l'adoption de son amendement mettant l'accent sur la nécessité d'utiliser les suspensions pneumatiques pour empêcher des détériorations excessives de la route, de fixer une charge maximale par essieu et de faire en sorte que les véhicules soient en mesure de virer à 360°.

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

Le rapporteur, M. WIJSENBEK (ELDR, NL), se félicite de ce que le Conseil ait adopté deux suggestions du Parlement permettant d'augmenter la largeur et la longueur du chargement des véhicules de transport international. Néanmoins, il déplore que les conteneurs de 45 pieds ne pourront pas être mis sur la route. En outre, le rapporteur demande au Conseil et à la Commission de compléter leur proposition en ce qui concerne le poids maximum des chargements, conformément aux propositions faites par le Parlement sur ce point ainsi que sur le degré de virage et la suspension pneumatique. Enfin, il souligne, qu'une fois des mesures adoptées dans le domaine en question, les conditions du transport dans l'Union et la sécurité juridique pour les entrepreneurs seront améliorées. Le commissaire Fischler a estimé que la proposition était acceptable, vu aussi que très peu d'amendements ont été proposés. La Commission cependant ne peut pas accepter l'amendement 2 parce que cela reviendrait à autoriser des véhicules dépassant les poids maximum à circuler au-delà de l'an 2006. Fischler estime qu'il n'est pas nécessaire de prolonger la période d'adaptation, qui est déjà assez longue. L'amendement 3 ne peut pas être accepté non plus parce que les longueurs maximales découlent de conventions internationales.

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

En adoptant le rapport de M. Florus WIJSENBEK (ELDR, NL), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil sur les poids et dimensions des camions en maintenant deux amendements concernant : - la nécessité d'introduire certains éléments supplémentaires dans la directive (suspension pneumatique, pour éviter une détérioration excessive de l'infrastructure routière, poids maximum par essieu et possibilité pour les véhicules d'effectuer un virage à 360%); - et la possibilité de consentir des dérogations jusqu'au 31/12/2006. Avant l'expiration de la période de transition, la Commission présentera un rapport sur les dérogations possibles au-delà du 31/12/2006 et fera, au besoin, des propositions en la matière.

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

La proposition réexaminée de la Commission ne reprend pas les amendements du Parlement européen qui visent à l'obtention de dérogations supplémentaires, estimant que l'octroi de dérogations au-delà de 2006 compromettrait la réalisation de l'objectif d'harmonisation et entraînerait également un préjudice pour les constructeurs qui adaptent leur production afin de se conformer à la directive. En revanche, elle reprend l'amendement du PE qui vise à introduire certains éléments supplémentaires dans la directive en ce qui concerne l'autorisation de mise en circulation et l'utilisation de véhicules (suspension pneumatique, pour éviter une détérioration excessive de l'infrastructure routière, poids maximum par essieu et possibilité pour les véhicules d'effectuer un virage à 360%).

Véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes: poids et dimensions maxima (abrog. directive 85/3/CEE). Codification

OBJECTIF : supprimer à l'échelle de la Communauté, les obstacles à la circulation entre les Etats membres qui découlent des différences existant entre les normes applicables aux poids et dimensions des véhicules routiers destinés au transport de marchandises et de personnes.

MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/53/CE du Conseil, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

CONTENU : la directive consiste notamment à :

- codifier la directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers, modifiée à plusieurs reprises, et la directive 86/364/CEE relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE;
- porter la longueur maximale autorisée du train routier de 18,35 m à 18,75 m, la distance maximale étant par conséquent portée de 16,00 m à 16,40 m;
- porter la largeur maximale autorisée des véhicules autres que les véhicules conditionnés de 2,50 m à 2,55 m;
- étendre au transport national de marchandises, les normes relatives aux dimensions prévues pour le transport international, à l'exception de la norme relative à la hauteur maximale autorisée (4,00 m), qui reste donc uniquement applicable au transport international;
- autoriser les Etats membres à interdire l'usage sur leur territoire, pendant une période transitoire expirant le 31/12/1999, d'autobus d'une largeur maximale supérieure à 2,50m;
- élargir la définition actuelle de "véhicule frigorifique à paroi épaisse", ces véhicules étant désormais appelés "véhicules conditionnés".

Afin de prendre en compte des situations particulières à certaines régions ou à certains secteurs industriels, un Etat membre pourra autoriser les véhicules utilisés pour le transport de marchandises sur son territoire à s'écarter des dimensions fixées par la directive lorsque ce transport n'affecte pas de façon notable la concurrence internationale. La directive définit de manière exhaustive les opérations de transport considérées comme n'affectant pas la concurrence internationale.

DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 17/09/1996

ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 17/09/1997.