Avis sur la proposition de directive du Conseil fixant les poids et dimensions maxima autorisés pour les véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes circulant dans la Communauté [1]

(94/C 295/14)

Le 7 février 1994, le Conseil, conformément à l'article 75 du Traité instituant la Communauté européenne, a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section des transports et communications, chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 11 mai 1994 (rapporteur: M. Moreland).

Le Comité économique et social, lors de sa 316e session plénière des 1er et 2 juin 1994 (séance du 1er juin 1994), a adopté à une large majorité, 2 voix contre et 4 abstentions, l'avis suivant.

1. Proposition de la Commission

1.1. La proposition de la Commission vise à codifier le texte maintes fois modifié de la directive 85/3/CEE sur les poids et dimensions des véhicules, à étendre ses dispositions au transport national, et à porter à 44 tonnes le poids maximum autorisé pour certains véhicules et ensembles de véhicules à six essieux (au lieu de 40 tonnes pour les camions articulés à cinq ou six essieux ainsi que pour les ensembles attelés en transport international et de 44 tonnes pour les ensembles articulés transportant des conteneurs de 40 pieds en transport combiné). Ces véhicules doivent être équipés de « suspensions respectueuses de la route ».

1.2. En outre, la Commission propose de porter la largeur maximale autorisée pour les véhicules non frigorifiques de 2,5 à 2,55 mètres (2,60 mètres pour les véhicules frigorifiques).

1.3. Il existe actuellement un écart de plus de 30 % entre États membres en ce qui concerne les poids maxima autorisés pour les plus gros camions articulés. La Commission estime que cette situation nuit au « marché unique ». Toutefois, elle considère que d'autres caractéristiques techniques portant sur les poids à l'essieu et les poids maxima des véhicules seuls peuvent être fixées sur une base nationale.

2. Observations générales

2.1. En 1985, la Communauté a convenu que les États membres devraient fixer ou porter à 40 tonnes sur 5 essieux le seuil inférieur pour les poids maxima des véhicules de transport international. Toutefois, les législations nationales relatives aux poids des véhicules restent de toute évidence très disparates, en particulier en ce qui concerne le poids total maximal en charge. Cette situation reflète les différences existant entre les États membres en ce qui concerne:

— la géographie;

— l'importance relative du transport routier;

— le rôle et l'importance du chemin de fer et des voies fluviales dans le transport du fret;

— les préoccupations concernant l'impact des véhicules sur l'environnement;

— l'infrastructure, en particulier en ce qui concerne la structure des ponts.

En conséquence, le Comité estime que tout accord sur les poids et dimensions maxima sera, dans l'immédiat, difficile à atteindre. En outre, le compromis élaboré par la Commission ne satisfera pas les différents intérêts en présence, sans même parler des États membres. Pour les transporteurs routiers, par exemple, les limites inférieures fixées seront jugées trop basses, alors que les défenseurs de l'environnement les estimeront trop élevées.

2.2. Le Comité soutient sans réserve l'établissement d'un marché intérieur sans frontières, mais il ne considère pas que l'absence d'un accord supplémentaire concernant les poids et dimensions maxima des camions et leur extension au transport national constituera un obstacle majeur aux échanges. En outre, il ne croit pas qu'un tel accord sera très utile pour assurer des conditions de concurrence égales dans le domaine du cabotage (lequel ne représente que 0,2 % du volume total du transport par route).

2.3. Le Comité note que, selon la Commission, « étant donné que le poids maximum sera augmenté dans sept des États membres, il en résultera une réduction du nombre de voyages routiers nécessaires pour transporter la même quantité de marchandises. » Toutefois, le Comité se demande quelle sera l'ampleur de ce phénomène, si cela accentuera ou non la baisse du transport de fret par rail ou voie fluviale et si cela sera préjudiciable ou non au transport combiné. En tout état de cause, beaucoup de chargements sont limités par le volume plutôt que par le poids.

2.4. Le Comité reconnaît les avantages de la proposition. C'est ainsi, par exemple, qu'il serait plus facile de faire respecter la législation sur les poids et dimensions si tous les États membres avaient des limites maximales identiques. (Les États membres ne seraient pas dispensés

[1] JO n° C 38 du 8. 2. 1994, p. 3.

pour autant de procéder à des contrôles sur bascule, indépendamment de toute modification de la législation).

2.5. Cependant, ces avantages ne compensent pas les inconvénients entraînés pour la plupart, voire la totalité des États membres ainsi que pour de nombreux groupes d'intérêt. C'est pourquoi, tout en accueillant favorablement la codification de la législation existante, mise à jour pour tenir compte des progrès techniques, le Comité ne voit pas l'utilité d'étendre ses dispositions au transport national dans un avenir proche. Il ne pense pas que les avantages pour le Marché unique soient suffisamment décisifs pour justifier l'adoption de la proposition à l'examen. Aussi le Comité estime-t-il souhaitable de se limiter à la codification de la législation existante. Le reste de la proposition ne devrait pas être maintenu, en particulier en ce qui concerne les poids maximaux autorisés.

2.6. La Commission devrait examiner la question dans le contexte des situations existantes, tant économiques, sociales qu'environnementales, en accordant une attention particulière aux effets sur les distorsions de concurrence dans le transport routier, y compris le cabotage, en vue de l'élaboration d'un programme progressif d'harmonisation.

3. Observations particulières

Les observations particulières ci-après s'appliquent uniquement dans le cas ou le Conseil procéderait à l'examen de la proposition.

3.1. *Préambule: deuxième paragraphe «considérant que les différences»*

Comme il a déjà été mentionné dans les observations générales, l'argumentation de ce point doit être renforcée. En fait, si le considérant a sa raison d'être, il est probable que la situation soit préjudiciable aux États membres qui possèdent les poids maxima les plus bas. Or, ces États membres sont manifestement réticents à augmenter le poids total en charge des véhicules.

3.2. *Article 4.4*

Les termes «n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale» sont vagues. La Commission devrait formuler cette disposition de façon plus précise dans un souci de clarification et fournir, si possible, une liste d'exemples en annexe.

3.3. *Article 10*

La date du 1er janvier 1995 est peu réaliste, en particulier parce que la directive devra être transposée dans les législations nationales.

3.4. *Annexe 1*

3.4.1. 1.2b: Comme pour le poids total en charge des véhicules, il sera difficile de concilier les différentes opinions.

3.4.2. 1.3: La «hauteur» est surtout déterminée par la hauteur des ponts. Certains États membres ne fixent pas de hauteur limite. Une législation communautaire semble superflue et cette disposition pourrait être fixée par voie de législation nationale.

3.4.3. Il n'est pas fait mention de l'«espacement» entre les essieux, qui a un impact sur les dommages causés aux ponts.

3.4.4. 2.2.1: Ce point devrait être reformulé: «chaque essieu moteur, non directeur, est équipé de doubles pneus».

3.4.5. 2.3.3: En vue d'adapter les poids maximaux autorisés de ces véhicules aux poids maximaux prescrits pour les véhicules à moteur à 3 essieux, il faudrait prévoir une version déclassée à 31 tonnes.

4. Autres considérations

4.1. Le Comité croit savoir que certains pays voisins de la Communauté, ainsi que des pays candidats à l'adhésion, tels que la Suède et la Finlande, ont fait connaître avec insistance que les propositions de la Commission nuiraient à leurs intérêts économiques. Cette opinion doit être prise en considération.

4.2. La Commission devrait s'assurer de la compatibilité entre les travaux effectués sur les poids et dimensions et ceux relatifs à la réception de type.

4.3. La Commission et les États membres devraient améliorer les techniques et les procédures de mise en application.

4.4. Le Comité déplore l'absence de «fiche d'impact» jointe à cette proposition.

Fait à Bruxelles, le 1er juin 1994.

Le Président

du Comité économique et social

Susanne TIEMANN