

**Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur»**

(2002/C 48/09)

Le 11 juillet 2001, le Conseil a décidé, conformément à l'article 71 du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 6 novembre 2001 (rapporteur: M. Colombo).

Lors de sa 386<sup>e</sup> session plénière des 28 et 29 novembre 2001 (séance du 28 novembre), le Comité a adopté l'avis suivant par 113 voix pour, 4 voix contre et 2 abstentions.

## 1. Contenu essentiel de la proposition de la Commission

La directive 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur<sup>(1)</sup>, prévoit l'installation de limiteurs de vitesse sur les véhicules de la catégorie M3<sup>(2)</sup> ayant un poids maximal excédant 10 tonnes et sur les véhicules de la catégorie N3.

1.1. La proposition de modification de la directive 92/6/CEE faisant l'objet du présent avis vise à imposer l'installation de dispositifs de limitation de vitesse également sur des véhicules des catégories M2 d'un poids maximal inférieur à 5 tonnes (bus et autocars) et de la catégorie N2 (poids lourds d'un poids maximal supérieur à 3,5 tonnes).

1.2. Le tableau ci-dessous donne un aperçu clair de la situation actuelle et les changements induits par la proposition de la Commission.

<sup>(1)</sup> JO L 057 du 2.3.1992, p. 27.

<sup>(2)</sup> Pour rappel, les catégories M et N comprennent les véhicules suivants:

M = Véhicules affectés au transport de personnes	M1 = 8 + 1 places M2 = > 8 + 1 places, poids maximum < 5 tonnes M3 = > 8 + 1 places, poids maximum > 5 tonnes
N = Véhicules affectés au transport de marchandises	N1 = Poids maximal ≤ 3,5 tonnes N2 = Poids maximal > 3,5 tonnes ≤ 12 tonnes N3 = Poids maximal > 12 tonnes

## Limiteurs de vitesse — extension

(Proposition de la Commission COM(2001) 318 final du 14 juin 2001)

Catégorie	Vitesse max.	Calendrier	
Actuellement	M3	Véhicules neufs Immatriculés du 1.1.1988 au 1.1.1994	1.1.94
	N3	Immatriculés depuis le 1.1.1988	1.1.95 <sup>(1)</sup> 1.1.94
Proposition	M2/M3	Véhicules neufs Immatriculés du 1.1.2001 au 1.1.2004	1.1.04 1.1.05
	N2/N3	Immatriculés depuis le 1.1.2001	1.1.06 <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Transports internationaux.

<sup>(2)</sup> Transports nationaux uniquement.

## 2. Observations générales

2.1. Le Comité se félicite que la proposition de la Commission vise à garantir de meilleures normes pour accroître la sécurité routière, et donc la sécurité des usagers. La réduction des émissions polluantes entraînée par la limitation de la vitesse maximale de ce type de véhicules est également accueillie favorablement par le Comité eu égard à la politique de protection de l'environnement qu'il a toujours prônée. La proposition répond également à la nécessité d'uniformiser les pratiques dans les domaines du transport de marchandises et du transport de personnes, qui sont des secteurs-clés de l'économie de l'Union européenne. Par conséquent, le Comité approuve dans les grandes lignes la proposition de la Commission — sous réserve des demandes de modification présentées au chapitre 3 — comme il avait d'ailleurs approuvé dans un avis précédent<sup>(3)</sup> la proposition qui était devenue la directive 92/6/CEE.

2.2. L'impact économique direct ne semble pas suffisamment important pour alourdir les charges pesant sur les entreprises de transport et les utilisateurs des véhicules concernés. L'installation d'un limiteur sur des véhicules déjà en

<sup>(3)</sup> Avis du CES publié au JO C 40 du 17.2.1991.

circulation revient en moyenne à 500 EUR; pour les nouveaux véhicules, c'est sans conséquence puisque le limiteur est intégré dans l'équipement électronique. Une augmentation indirecte des coûts pour la collectivité est toutefois à craindre, comme expliqué plus en détail dans les observations spécifiques.

2.3. Il importe au plus haut point que la législation faisant l'objet de la communication entre également en vigueur dans les pays de l'Est, en particulier ceux qui sont candidats à l'adhésion, sans aucune dérogation possible. Toute approche législative différente aurait des répercussions sur tous les autres aspects mentionnés ci-dessus et constituerait en outre une nouvelle distorsion grave de la concurrence.

2.3.1. Il n'est en effet pas difficile d'imaginer qu'il sera massivement recouru aux véhicules immatriculés hors de l'Union européenne afin de développer des transports plus rapides, même si ceux-ci sont tout à fait sûrs car conformes aux règles communautaires en matière de sécurité routière active et passive.

### 3. Observations spécifiques

3.1. D'après la proposition de la Commission, le limiteur devrait être réglé à une vitesse identique pour les véhicules d'un poids total roulant autorisé de 4 tonnes et pour ceux de 40/44 tonnes. Le Comité est perplexe quant à ce choix.

3.2. Cette thèse n'apparaît en effet pas défendable d'un point de vue purement technique ni dans le contexte plus global de la politique des transports.

a) En ce qui concerne l'aspect technique, des limiteurs réglés à une vitesse identique équiperait des véhicules de poids différents, qui font en revanche l'objet d'une distinction dans le reste de la législation communautaire, eu égard à leurs caractéristiques techniques différentes. Prenons par exemple la directive 98/12/CE<sup>(1)</sup>, relative à l'homologation des véhicules en ce qui concerne le freinage, qui prévoit pour les véhicules de catégorie N2 (12 tonnes) une vitesse d'essai de 100 km/h avec une distance de freinage de 112 m. Les essais effectués sur route par les constructeurs, au cours de la procédure de pré-homologation, avec des véhicules de masse inférieure à 7,5 tonnes, donnent à une vitesse de 110 km/h des distances de freinage bien inférieures à 112 m. Pour un véhicule de 4,5 tonnes roulant à 110 km/h, la distance de freinage est d'environ 92 m. Il convient de faire remarquer que les véhicules d'un poids maximum aussi bas sont dotés de systèmes propulseurs, de dispositifs de freinage et d'une chaîne cinématique appropriés et adaptés à des vitesses bien supérieures à celles dont il est question ici.

b) Quant à l'aspect de la politique des transports, il importe de tenir compte du fait que les véhicules en question sont conçus et utilisés pour la distribution, pour relier des entrepôts et des établissements commerciaux, pour le transport de marchandises périssables et pour le réapprovisionnement rapide des grandes surfaces (par exemple, en poisson ou en fruits et légumes); tous ces services ne peuvent pas être soumis, notamment, à des modalités de transport différentes.

À cela s'ajoute le fait que le commerce électronique (e-commerce), qui transforme littéralement certains secteurs économiques, demande des réponses rapides et souples en termes de transports, sous peine de voir le système perdre de sa valeur et s'effondrer si l'on ne recourt pas à un plus grand nombre de véhicules.

Il apparaît donc assez clairement qu'il n'est pas justifié de traiter de la même manière les petits et les grands véhicules; cela favoriserait la création de files interminables et encouragerait les manœuvres risquées<sup>(2)</sup>. L'on peut supposer que les dépassements, en particulier, auraient lieu dans les côtes les plus raides du réseau routier, là où les véhicules plus lourds ralentissent encore du fait des résistances passives; cela entraînerait de nouvelles files, étant donné que l'infrastructure routière fait l'objet d'une utilisation mixte (voitures, autobus et camions), et donc des encombrements avec la pollution atmosphérique qui en découle.

3.3. Tout cela se traduirait en fin de compte par une augmentation sensible des coûts pour la collectivité et par conséquent pour l'économie toute entière.

3.4. Des considérations analogues s'appliquent au transport de personnes (catégorie M). Citons par exemple les minibus assurant la liaison avec les aéroports, ceux utilisés par les grands hôtels ou pour le transport des cadres, etc.

3.5. Le Comité propose donc que la Commission revoie sa proposition et prévienne des limiteurs réglés à une vitesse supérieure pour la catégorie des véhicules légers (M2 et N2).

3.5.1. Il y a lieu de rappeler que le seuil de 7,5 tonnes, déjà utilisé à des fins de limitation de vitesse dans de nombreux États membres (Royaume-Uni, Allemagne, France et Belgique), est le tonnage de référence pour l'application du système des écopoints en Autriche et sert aussi de base à la proposition de

(1) JO L 081 du 18.3.1998, p. 27.

(2) La Commission elle-même admet cette éventualité et ce risque (cf. COM(2001) 318 final, volume I, p. 4).

directive sur l'uniformisation des restrictions de circulation le dimanche et les jours fériés <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> COM(2000) 759 final — JO C 120 E du 24.4.2001, p. 3.

3.6. En outre, il est manifestement nécessaire de modifier la directive 92/24/CEE afin de permettre l'homologation CE du limiteur de vitesse, modification que la Commission a en fait l'intention de présenter dès que possible.

Bruxelles, le 28 novembre 2001.

*Le Président*

*du Comité économique et social*

Göke FRERICHS

### **Avis du Comité économique et social sur la «Proposition de règlement du Conseil concernant les aides d'États à l'industrie houillère»**

(2002/C 48/10)

Le 19 septembre 2001, conformément à l'article 262 du Traité instituant la Communauté européenne, le Conseil a décidé de consulter le Comité économique et social sur la proposition susmentionnée.

La section «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 6 novembre 2001 (rapporteur: M. Gafo Fernández).

Lors de sa 386<sup>e</sup> session plénière des 28 et 29 novembre 2001 (séance du 28 novembre), le Comité économique et social a adopté le présent avis par 107 voix pour, 1 voix contre et 8 abstentions.

#### **1. Introduction**

1.1. C'est la première fois que le CES est consulté dans ce domaine qui relevait traditionnellement du Comité consultatif CECA. Toutefois, le Traité CECA venant à expiration en juillet 2002, il est nécessaire de consulter les deux organes communautaires. C'est la raison pour laquelle le CES souhaite s'appuyer sur l'avis du Comité consultatif CECA qui bien évidemment a une plus grande expérience dans ce domaine, tout en se réservant la possibilité de formuler des observations permettant de faire cadrer cet avis avec d'autres avis qu'il aurait émis antérieurement en matière de politique énergétique et de sources d'énergie.

1.2. Cela permettra également de jeter les bases d'une exploitation de l'expérience si précieuse du Comité consultatif CECA en la matière dans le cadre des activités futures du CES, intégration dont l'étude par les deux organes en est à un stade très avancé, avant d'aboutir à une proposition officielle à la Commission, au Parlement européen et au Conseil des ministres.

#### **2. Observations**

2.1. Le CES soutient la présentation de ce Règlement qui vise à maintenir jusqu'en l'an 2010, les conditions de compatibilité des aides que les États membres octroient à leurs industries houillères avec le marché commun après autorisation obligatoire de la Commission européenne.

2.2. Le CES considère que la sécurité de l'approvisionnement énergétique est, comme le mettent en évidence les circonstances actuelles, une préoccupation à long terme qui doit être prise en considération, de manière appropriée et proportionnée, lorsqu'il s'agit de formuler d'autres politiques telles que celles qui se réfèrent à la libre-circulation des marchandises ou à la concurrence.

2.3. Le CES soutient l'existence de trois catégories distinctes d'aides à l'industrie houillère: les aides exceptionnelles liées aux «charges héritées du passé», les aides à la sécurisation des ressources et enfin, les aides à la réduction organisée de l'activité.