C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Poids et dimensions de certains véhicules routiers

Résolution législative du Parlement européen du 12 mars 2024 sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la 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 (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(C/2025/1019)

Le Parlement européen,

— vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0445),

— 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 (C9-0306/2023),

— 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 26 octobre 2023 [1],

— après consultation du Comité des régions,

— vu l'article 59 de son règlement intérieur,

— vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0047/2024),

1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;

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 sa Présidente de transmettre sa position au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

---

[1] JO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 12 mars 2024 en vue de l'adoption de la directive (UE) 2024/... du Parlement européen et du Conseil modifiant la 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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ([1]),

vu l'avis du Comité des régions ([2]),

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 96/53/CE du Conseil ([3]) fixe les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules utilitaires lourds qui peuvent circuler sur les routes de l'Union afin de garantir la sécurité routière et le bon fonctionnement du marché intérieur, de favoriser l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport et de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de ces opérations. L'évaluation de la directive 96/53/CE a montré qu'elle n'a réussi que partiellement à atteindre ses objectifs relatifs à la sécurité routière, au marché intérieur et à l'environnement et qu'il est nécessaire d'adapter ses dispositions afin de tenir compte des évolutions technologiques et de promouvoir l'innovation, de prendre en considération l'évolution des défis posés par le marché du transport et de contribuer aux priorités d'action de l'Union en matière de décarbonation des transports.

(2) Dans sa communication intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» ([4]), la Commission indique clairement que, pour contribuer à la réalisation de l'objectif du pacte vert pour l'Europe ([5]) consistant à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050, il est nécessaire de rendre tous les modes de transport plus durables, de faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et de mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour favoriser la transition vers un système de transport sans pollution dans l'Union.

(3) En rationalisant et en clarifiant les règles relatives aux poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds utilisés pour le transport routier, il est nécessaire de remédier aux inefficacités énergétiques et opérationnelles des opérations de transport transfrontières, de renforcer les incitations des opérateurs à adopter des technologies à émission nulle tout en facilitant l'utilisation des solutions économes en énergie existantes et de soutenir davantage les opérations de transport intermodal de marchandises. Afin de réduire au minimum les charges administratives, d'éviter les distorsions de la concurrence et de réduire les risques pour la sécurité routière et les dommages causés aux infrastructures routières, il convient d'harmoniser certaines exigences relatives à l'utilisation de véhicules plus lourds et plus longs et de renforcer l'application des règles en vigueur.

(4) Pour atteindre ces objectifs, il convient de trouver le juste équilibre entre l'efficacité économique, la durabilité environnementale, la protection des infrastructures routières et les aspects liés à la sécurité routière. ***Par ailleurs, par souci de cohérence législative et de sécurité juridique, il convient d'aligner le plus possible la présente directive sur le règlement visant à renforcer les normes en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules lourds et sur la directive sur certains transports combinés.*** **[Am. 1]**

([1]) JO C du, p..
([2]) JO C du, p..
([3]) JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Les types de véhicules utilitaires lourds, ainsi que les poids de ces véhicules, ont été définis par référence à la législation de l'Union relative à la réception par type et à la surveillance du marché des véhicules et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en particulier le règlement (UE) 2018/858 ([6]) et le règlement (UE) 2019/2144 ([7]) du Parlement européen et du Conseil. Il est donc souhaitable de mettre à jour les références à ces actes juridiques pertinents, afin de clarifier le cadre législatif applicable.

(6) Les dispositions de la directive 96/53/UE complètent la directive 92/106/CEE du Conseil ([8]) en ce qui concerne la promotion et le soutien de la croissance du transport intermodal. La définition de l'opération de transport intermodal devrait donc être alignée sur la terminologie employée dans la directive 92/106/CEE, de manière à permettre aux camions, remorques et semi-remorques utilisés dans les opérations intermodales de bénéficier des mêmes autorisations de poids supplémentaires que les véhicules routiers transportant des conteneurs ou des caisses mobiles et utilisés dans le transport intermodal conteneurisé. Cette incitation au niveau du poids encouragera les transporteurs routiers à participer également au transport intermodal non conteneurisé.

(6 bis) La présente directive vise à améliorer la compétitivité du secteur du transport routier en promouvant des opérations de transport plus durables et qui présentent un meilleur rapport coût-efficacité, ainsi qu'en encourageant l'intermodalité. Les nouvelles dispositions se traduiront par une réduction du nombre de véhicules-kilomètres parcourus; cependant, la forte pénurie de conducteurs dans l'Union devrait perdurer. Pour y remédier, il est essentiel et urgent d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires lourds. Le manque de zones de stationnement de qualité pour les poids lourds observé dans l'Union contribue à la dégradation des conditions de travail des chauffeurs routiers, ce qui est particulièrement problématique lors des trajets longue distance. Afin d'y remédier et de rendre le secteur plus attractif, l'augmentation des dimensions nécessaire à l'installation de technologies à émission nulle dans les véhicules devrait permettre de conserver un espace suffisant dans la cabine et d'améliorer le confort des conducteurs. Lorsque cela est possible, il convient d'étudier les solutions offrant dans la cabine un espace supplémentaire permettant d'installer des sanitaires, et d'inciter à adopter ces solutions. **[Am. 2]**

(7) Afin de garantir une compréhension commune et une mise en œuvre uniforme des dispositions de la présente directive en trafic national et international, il est nécessaire de préciser ~~que les~~***qu'il existe à ce jour des*** dérogations ~~nationales~~***spécifiques, souvent fondées sur des accords bilatéraux entre des États membres voisins,*** à certaines limites maximales de poids et de dimensions autorisées pour certains types de véhicules ~~circulant en trafic national ne s'appliquent pas automatiquement aux véhicules utilisés dans~~***spécialisés accomplissant*** des opérations ~~transfrontières~~***de transport, et que ces dérogations devraient être conservées pour autant qu'elles n'affectent pas la concurrence internationale***. **[Am. 3]**

(8) Le transport de charges indivisibles est un segment de marché important lié aux secteurs stratégiques des énergies renouvelables, du génie civil et des infrastructures, du pétrole et du gaz, de l'industrie lourde et de la production d'électricité. Malgré la valeur reconnue des lignes directrices européennes existantes en matière de bonnes pratiques pour les transports atypiques, adoptées par des experts désignés par les États membres, très peu de progrès ont été accomplis sur la voie de la simplification et de l'harmonisation des règles et procédures permettant d'obtenir des

([6]) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1) et règlement (UE) 2019/2144 du Parlement Européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

([7]) Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

([8]) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

autorisations pour le transport de charges indivisibles. Sans préjudice du droit des États membres d'établir les conditions nécessaires pour assurer la sécurité du transport de charges indivisibles sur leur territoire, les États membres devraient coopérer en vue d'harmoniser, dans la mesure du possible, ces exigences afin d'éviter la multiplication de conditions divergentes poursuivant le même objectif. Les États membres devraient également veiller à ce que les exigences nationales soient proportionnées et non discriminatoires, en s'abstenant d'imposer des exigences injustifiées telles que la maîtrise de la langue nationale de l'État membre concerné. Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs et de garantir des opérations efficaces, équitables et sûres, il est essentiel de mettre en place un système transparent, harmonisé et facile d'utilisation pour l'obtention des autorisations***., qui soit disponible dans toutes les langues de l'Union et facilement accessible par des moyens de communication électroniques. Ces autorisations devraient être délivrées sous forme électronique et prendre comme modèle le document d'enregistrement européen spécial des camions et des remorques, qui vise à harmoniser les informations techniques des véhicules telles que l'immatriculation des remorques et remorques modulaires. Les opérateurs de transport devraient être autorisés à effectuer des opérations de transport de charges indivisibles en utilisant ce document électronique.*** **[Am. 4]**

(9) Les systèmes modulaires européens (EMS) ont été longuement utilisés et expérimentés et se sont révélés être une solution intéressante pour améliorer l'efficacité économique et énergétique des opérations de transport, tout en garantissant la sécurité routière et la protection des infrastructures, grâce au fait qu'ils soient limités aux parties adéquates des réseaux routiers. Compte tenu des spécificités nationales, des intérêts économiques différents, des besoins de transport et de la diversité de leurs capacités en matière d'infrastructures de transport, les États membres sont les mieux placés pour évaluer et autoriser la circulation des EMS sur leur territoire***. Avant d'autoriser les EMS, les États membres devraient mener une évaluation préalable, pour les nouveaux itinéraires, de l'incidence possible des EMS sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières, sur la coopération modale, sur le transfert modal et sur l'environnement***. Dans le même temps, afin d'élargir les incidences socio-économiques et environnementales positives de l'utilisation des EMS, il est essentiel d'éliminer les obstacles inutiles à leur utilisation dans les opérations transfrontières entre États membres voisins qui autorisent ces ensembles de véhicules sur leur territoire, sans limitation du nombre de frontières franchies, pour autant qu'ils respectent les poids et dimensions maximaux autorisés pour les EMS établis par les États membres sur leurs territoires respectifs. Il s'agit de garantir que les EMS utilisés dans les opérations transfrontières respectent la limite de poids et de dimension commune la plus basse applicable dans ces États membres. Dans un souci de sécurité opérationnelle, de transparence et de clarté juridique, il convient d'établir des conditions communes pour la circulation des EMS en trafic national et international***. Ces conditions devraient*** ~~notamment~~***entre autres*** ~~en fournissant~~***garantir que les EMS circulent sur des routes sur lesquelles la sécurité des usagers vulnérables est assurée. Les États membres devraient fournir*** des informations claires sur les limites de poids et de dimensions des EMS ~~et~~ sur les parties du réseau routier compatibles avec les spécifications de ces véhicules~~, et en surveillant~~***. Les États membres devraient mettre en place un système de suivi afin d'évaluer*** les incidences de l'utilisation des EMS sur la sécurité routière, ***sur*** les infrastructures routières et ***sur*** la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la part modale. ***La définition claire des EMS dans la présente directive garantit que ceux-ci se composent d'unités de véhicules standard et donc qu'ils sont compatibles avec d'autres modes de transport, notamment ferroviaire. Pour mener efficacement la transition vers une mobilité à émission nulle, il convient que les EMS effectuant des trajets internationaux soient composés de véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle dès que cela sera possible du point de vue technique et opérationnel.*** **[Am. 5]**

(9 bis) Afin d'accroître le plus possible la sécurité routière et d'assurer au maximum de bonnes conditions de travail, il importe de garantir que les conducteurs d'EMS soient formés adéquatement et qu'ils disposent des qualifications nécessaires à la conduite de véhicules ou d'ensembles de véhicules plus lourds et plus longs. Les États membres devraient pouvoir instaurer des exigences minimales ou un système de certification concernant les conducteurs d'EMS. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables qui assurent l'égalité de traitement et la non-discrimination des conducteurs et opérateurs d'EMS, les États membres devraient veiller à la reconnaissance mutuelle de ces certifications dans les États membres concernés. **[Am. 6]**

(10) Les États membres devraient continuer d'être autorisés à mener des essais à titre temporaire. En effet, les nouvelles technologies permettant la recharge en mouvement, telles que les panneaux solaires, les pantographes et les routes électriques, ou l'introduction progressive des EMS dans les États membres, peuvent nécessiter un dépassement des poids et dimensions maximaux dans un environnement d'essai, y compris sur des tronçons transfrontières du réseau routier. Par conséquent, les États membres devraient continuer d'être autorisés à mener de tels essais et d'être en mesure de tester la compatibilité des nouvelles technologies et des nouveaux concepts par-delà les frontières. Le caractère temporaire et innovant des essais doit être clarifié en fixant un délai maximal pour leur réalisation. Dans le même temps, le nombre d'essais de nouvelles technologies et de programmes innovants ne devrait pas être limité afin d'éviter d'entraver l'innovation. Les États membres devraient contrôler et évaluer régulièrement les performances et les incidences des essais des nouvelles technologies et nouveaux concepts en ce qui concerne la sécurité routière, les infrastructures routières et la coopération modale ainsi que les incidences environnementales sur le système de transport, telles que les incidences sur la part modale.

(10 bis) Les nouvelles règles harmonisées applicables aux EMS en trafic national et international dans les États membres qui les autorisent à circuler devraient impliquer la collecte de données sur la sécurité routière dans ces États membres, notamment la part de personnes tuées ou blessées lors de collisions. Étant donné que les usagers de la route vulnérables représentent presque un tiers des morts lors de collisions impliquant des véhicules utilitaires lourds, les États membres devraient veiller à ce que les EMS n'aient pas d'incidence négative sur la sécurité routière, en particulier sur celle des usagers de la route vulnérables tels que les piétons, les cyclistes, les deux-roues motorisés ainsi que les personnes handicapées, à mobilité réduite ou présentant des problèmes d'orientation. **[Am. 7]**

(11) Le transport de charges indivisibles effectué par des véhicules ou des ensembles de véhicules dépassant les poids ou dimensions maximaux et l'utilisation des EMS, compte tenu de leurs besoins de dispositifs de sécurité supplémentaires et d'infrastructures appropriées, nécessite qu'une attention particulière soit accordée à des éléments tels que la transparence des informations pertinentes, la sécurité juridique et l'harmonisation des procédures d'autorisation. Il est donc nécessaire que les États membres mettent en place un système électronique d'information et de communication unique, contenant toutes les informations pertinentes relatives aux conditions opérationnelles et administratives du transport de charges indivisibles et de l'utilisation des EMS, d'une manière claire et facilement accessible. Ce système national devrait également permettre aux opérateurs d'obtenir les informations et de soumettre par voie électronique, dans un format normalisé ***de l'Union***, leurs demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles dans l'État membre concerné. ***De plus, ce système national devrait fournir des informations sur les dimensions et poids maximaux autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules à l'échelon national, et sur les éventuelles restrictions, en particulier concernant la hauteur. Afin de garantir que les opérateurs et les citoyens puissent consulter toutes les informations pertinentes à un seul endroit, la Commission devrait créer, au plus tard le [six mois après la date de transposition de la présente directive], un portail internet européen spécifique qui connecte les systèmes électroniques et de communication nationaux et offre entre autres un aperçu clair, sous forme graphique, des routes sur lesquelles les EMS, et, lorsque ces informations sont disponibles, les véhicules transportant des charges indivisibles, sont autorisés à circuler dans les États membres concernés.*** **[Am. 8]**

(12) Les obstacles artificiels au transport transfrontière effectué au moyen de camions plus lourds principalement utilisés pour le transport longue distance (tels que les ensembles de véhicules à cinq et six essieux) devraient être éliminés de manière harmonisée afin de tirer parti, à court terme, de l'efficacité opérationnelle, énergétique et environnementale liée à la capacité de chargement accrue accordée par les États membres, y compris pour le transport intermodal. Pour mener efficacement la transition vers une mobilité à émission nulle ***et maximiser les effets du droit de l'environnement existant pertinent***, il est nécessaire d'éliminer progressivement l'utilisation de ces camions plus lourds fonctionnant avec des combustibles fossiles, à partir de 2035, ~~lorsque~~***afin de renforcer la sécurité juridique pour les investissements et d'encourager davantage*** la pénétration sur le marché des véhicules utilitaires lourds à émission nulle ~~devrait augmenter de manière significative pour atteindre environ 50 % des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires lourds~~***plus efficaces***. Après cette élimination progressive, les camions plus lourds devraient continuer d'être autorisés en trafic national, tandis que, en trafic international, ils devraient respecter les poids maximaux autorisés fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE, qui limite l'autorisation de poids supplémentaire aux véhicules à émission nulle et aux véhicules participant à une opération de transport intermodal. **[Am. 9]**

(13) La preuve de la conformité des véhicules aux valeurs fixées dans la directive 96/53/CE devrait contenir des informations complètes conformément aux règles actualisées de l'Union relatives aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules. Il convient dès lors de mettre à jour les références aux règles applicables de l'Union afin d'y inclure une référence spécifique au règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission ([9]). Les informations qui devraient figurer dans la preuve de conformité devraient également être alignées sur les poids maximaux autorisés en vertu de la directive 96/53/CE. Le contrôle de la nature intermodale d'une opération de transport, telle que définie à l'article 2, peut s'avérer particulièrement difficile dans le cadre d'un transport non conteneurisé. Afin de faire en sorte que l'autorisation de poids supplémentaire accordée pour les véhicules utilitaires lourds participant à des opérations de transport intermodal soit utilisée de manière appropriée, il est nécessaire que les opérateurs fournissent une preuve de la nature intermodale de l'opération. Les plateformes de données numériques relatives au transport établies en vertu du règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil ([10]) (ci-après les «plateformes eFTI») fournissent un outil approprié, étant donné qu'elles sont conçues pour inclure les exigences en matière d'informations réglementaires énoncées aux articles 3 et 7 de la directive 92/106/CEE. Par conséquent, l'utilisation d'une plateforme eFTI devrait être rendue obligatoire pour enregistrer et mettre à disposition les informations de transport pertinentes en ce qui concerne les modes de transport utilisés pour transporter la cargaison.

([9]) Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité (JO L 117 du 6.4.2021, p. 1).

([10]) Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33).

(14) Les transporteurs de véhicules***, dont beaucoup sont*** à carrosserie ouverte***,*** ont très peu de possibilités de réduire leur consommation d'énergie en améliorant leur aérodynamique. Les règles nationales divergentes concernant les charges en porte-à-faux sur les transporteurs de véhicules entraînent des distorsions de concurrence et limitent considérablement leur potentiel d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la performance énergétique en trafic international. Il est donc nécessaire d'harmoniser les règles relatives aux charges en porte-à-faux sur les transporteurs de véhicules ~~à carrosserie ouverte,~~ afin de garantir que ces objectifs sont correctement atteints. **[Am. 10]**

(15) Les véhicules utilitaires lourds équipés de cabines allongées ont commencé à faire leur entrée sur le marché, associés à des systèmes de propulsion à émission nulle. L'utilisation de systèmes de propulsion à émission nulle nécessite, en fonction de la technologie, un espace supplémentaire qui ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, afin que le secteur du transport routier à émission nulle ne soit pas pénalisé sur le plan économique. Il convient donc de préciser que le dépassement de la longueur maximale prévu pour les cabines allongées peut être défini de manière à prévoir l'espace nécessaire à l'inclusion de technologies à émission nulle, telles que les batteries et les réservoirs d'hydrogène, pour autant que les caractéristiques de sécurité, d'efficacité et de confort des cabines aérodynamiques ne soient pas compromises ***et que le véhicule concerné respecte la «règle relative au cercle de virage»***. **[Am. 11]**

(16) À l'instar de la nécessité de disposer d'un espace supplémentaire, les normes actuelles ne sont pas non plus appropriées pour compenser le poids supplémentaire des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, en particulier dans le transport longue distance. Les ensembles de véhicules à émission nulle, de même que les véhicules de transport de personnes les plus couramment utilisés dans l'Union, ont besoin de disposer d'un poids supplémentaire ainsi que d'un poids par essieu supplémentaire. Les technologies plus légères et l'amélioration de l'aérodynamique rendront l'utilisation des systèmes de propulsion à émission nulle plus efficace (par exemple, afin de permettre des trajets plus longs et une durée de vie plus longue des batteries) en réduisant leur consommation d'énergie. Afin d'encourager davantage le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et de promouvoir le développement technologique, ainsi que l'amélioration de l'aérodynamique des véhicules, les autorisations de poids supplémentaires ne devraient donc pas tenir compte du poids de la technologie à émission nulle.

(16 bis) La multitude de marquages et de signalisations des véhicules, qui diffèrent d'un État membre à l'autre, peut générer de la confusion chez les usagers de la route et nuire à la sécurité routière dans l'Union. Afin d'améliorer la sécurité routière, il convient d'établir une vignette de l'Union normalisée concernant la longueur des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules utilisés dans des EMS ou qui s'écartent des dimensions standards. Cette vignette de l'Union aiderait les usagers de la route à reconnaître ces véhicules et à se familiariser avec ceux-ci, ce qui réduirait les risques résultant du manque de visibilité ou des angles morts, par exemple lors du dépassement de ce type de véhicules longs ou d'ensembles de véhicules. **[Am. 12]**

(16 ter) Les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible et les autres véhicules fonctionnant à l'hydrogène ont un fort potentiel de décarbonation de certains segments du secteur du transport par véhicule lourd, et leur développement devrait être encouragé, tout en tenant compte du fait qu'aucune technologie n'est dénuée d'incidence environnementale. Lorsque l'électrification n'est pas possible, ou qu'elle est moins efficace, et que les véhicules à hydrogène ne sont pas appropriés ou compétitifs en matière de coûts, le principe de neutralité technologique permet d'assurer des conditions de concurrence équitables avec d'autres technologies plus matures. **[Am. 13]**

(17) Une application efficace, efficiente et cohérente des règles est de la plus haute importance pour garantir une concurrence non faussée entre les opérateurs et éliminer les risques pour la sécurité routière et les infrastructures routières posés par les véhicules dépassant illégalement les poids ou dimensions applicables. Afin que les contrôles routiers ciblent ~~lieux~~***mieux*** les véhicules en surcharge~~, et s'ils choisissent d'utiliser des systèmes automatiques sur l'infrastructure routière~~, les États membres devraient assurer au minimum le déploiement de ~~ces~~ systèmes ***automatiques*** dans le réseau de transport routier transeuropéen***, y compris le déploiement de systèmes certifiés dans le réseau central RTE-T. De plus, il devrait être possible d'utiliser des équipements de pesage embarqués précis et pleinement interopérables. De tels systèmes automatiques certifiés devraient être en mesure de reconnaître les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids maximaux autorisés mais qui bénéficient pour cela d'une dérogation reposant sur une autorisation spéciale en cours de validité ou sur des dispositions similaires. Ces systèmes devraient également être en mesure de détecter si les conditions des autorisations spéciales sont respectées. Cela devrait éviter les sanctions injustifiées et épargner des coûts administratifs aux opérateurs et aux États membres***. En outre, afin de garantir une application fiable et cohérente de la législation dans l'ensemble de l'Union, le niveau minimal obligatoire des contrôles à effectuer par les États membres devrait être établi proportionnellement au niveau de circulation, sur leur territoire, des véhicules relevant du champ d'application de la présente directive, y compris en prévoyant un nombre approprié de contrôles de nuit. **[Am. 14]**

(18) Afin de renforcer encore l'application et la surveillance de la circulation des véhicules utilitaires lourds sur les routes de l'Union, de réduire l'encombrement des routes, de renforcer la sécurité routière, de réduire les risques de dommages aux infrastructures et de promouvoir des opérations de transport durables, les États membres devraient être encouragés à mettre en place des systèmes de politiques d'accès intelligent qui garantissent le respect des règles relatives aux poids et dimensions maximaux autorisés. ~~Lors de la mise en place de ces systèmes,~~ Les États membres devraient appliquer des exigences minimales communes ***à ces systèmes*** afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité dans l'ensemble de l'~~UE~~***Union***, notamment en ce qui concerne l'accessibilité et le format des données pertinentes à échanger***. Les données pertinentes devraient être accessibles en temps réel dans les langues officielles de l'Union***. Les systèmes devraient contribuer à faire en sorte que le bon véhicule, avec la bonne cargaison, circule sur la bonne route et au bon moment afin de garantir une incidence minimale sur l'environnement, les infrastructures, la santé et la sécurité humaines et la société. Pour mettre en place de tels systèmes, il y a lieu d'utiliser des systèmes de transport intelligents avancés, tels que la communication de véhicule à infrastructure, la communication de véhicule à réseau, le partage de données en temps réel et la surveillance à distance, afin de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation des véhicules utilitaires lourds, et l'établissement de ces systèmes ne devrait pas conduire à des restrictions de circulation disproportionnées ou discriminatoires. **[Am. 15]**

(18 bis) L'exécution de la directive 96/53/CE constitue un aspect fondamental des systèmes bien établis de suivi et d'application aux échelons national et de l'Union, qui contribuent à la mise en œuvre des règles techniques, sociales et de marché de l'Union applicables au transport routier. Lorsque le non-respect des prescriptions en matière de poids et de dimensions est constaté, les autorités nationales compétentes doivent prendre des mesures répressives. Les États membres devraient veiller à ce que les sanctions soient non discriminatoires, en ce qui concerne tant le type de sanction choisie que leur niveau, et qu'elles soient effectives, dissuasives et proportionnées à la gravité de l'infraction commise. Ces infractions devraient être enregistrées dans le registre national des entreprises de transport routier, échangées grâce au registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) et reflétées dans le niveau de risque des entreprises défini conformément au règlement (CE) nº 1071/2009. Il est attendu que la mise en œuvre transfrontière des sanctions qui relèvent de la directive 96/53/CE soit facilitée grâce à la modification de la directive (UE) 2015/413 relative à la mise en application transfrontière de la législation. **[Am. 16]**

(18 ter) Afin de progresser sur la voie de la transition verte et numérique et d'atteindre les objectifs définis dans le pacte vert pour l'Europe et dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, en particulier concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport, les États membres devraient être encouragés à utiliser les recettes issues des sanctions applicables aux violations de la présente directive, ou une somme dont la valeur financière est équivalente à ces recettes, en vue de favoriser l'utilisation de moyens de transport durables, limitant ainsi les coûts externes qui découlent des opérations de transport, d'encourager l'intermodalité et de rendre les opérations de transport transfrontières plus durables. **[Am. 17]**

(19) Afin de promouvoir le développement du système de transport multimodal, il convient de faciliter davantage le transport conteneurisé***, y compris le transport au moyen de conteneurs mesurant 45 ou 48 pieds, de caisses mobiles mesurant 45 pieds ou de conteneurs de grande capacité,*** en relevant la hauteur ~~maximale~~***et la longueur maximales*** des véhicules routiers de manière à ce qu'ils puissent transporter ~~des~~***ces*** conteneurs ~~de grande capacité~~. **[Am. 18]**

(19 bis) La Commission devrait réexaminer la législation actuelle en matière de réception par type afin de faciliter l'utilisation et l'adoption des remorques et semi-remorques à émission nulle et de renforcer la compatibilité technique et opérationnelle des nouveaux véhicules utilitaires lourds et ensembles de véhicules, notamment pour ce qui est de leur poids, de leur forme, de leur taille, de la possibilité de grutage et du caractère rétractable et pliable des dispositifs saillants, avec les exigences applicables aux opérations de transports combinés. **[Am. 19]**

(20) Le Parlement européen et le Conseil devraient être régulièrement informés des résultats des contrôles de conformité effectués par les autorités compétentes des États membres, du déploiement et de l'utilisation des outils d'application de la législation et des systèmes de surveillance, en particulier dans le contexte de l'évaluation des incidences opérationnelles, environnementales et sur la sécurité de l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs, y compris les ensembles de véhicules modulaires. Ces informations, fournies par les États membres, devraient permettre à la Commission de suivre l'évolution du marché et la conformité à la directive 96/53/CE. Afin de faciliter la communication par les États membres des informations nécessaires à la Commission et de garantir l'uniformité et la comparabilité des données, en permettant de contrôler la conformité et d'évaluer la performance globale de la directive 96/53/CE, il est souhaitable que la Commission établisse un format de déclaration uniforme et facile à utiliser.

(21) Afin de permettre au secteur du transport routier de réagir rapidement à une éventuelle crise, telle qu'une catastrophe naturelle, une pandémie, un conflit militaire ou la défaillance d'une infrastructure, il est nécessaire d'introduire dans la directive 96/53/CE une clause d'urgence permettant temporairement la circulation de véhicules utilitaires lourds dépassant les poids et/ou dimensions maximaux autorisés, afin de garantir la continuité de la fourniture des biens et services nécessaires. Cette clause exceptionnelle ne devrait s'appliquer que lorsque l'intérêt public l'exige et pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière***, et son éventuel renouvellement devrait dépendre de la persistance de la crise***.* **[Am. 20]**

(22) Afin de garantir que les systèmes de surveillance à mettre en place par les États membres pour évaluer les incidences des EMS et des essais respectent les exigences minimales harmonisées, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne pour compléter la directive 96/53/CE en ce qui concerne la détermination des ensembles minimaux de données et/ou les indicateurs de performance que doivent fournir ces systèmes de surveillance. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016 ([11]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(23) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour établir un formulaire de demande type commun ***de l'Union*** et harmoniser les règles et procédures relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids et/ou dimensions maximaux et sont prévus pour transporter des charges indivisibles, pour établir un formulaire de déclaration standardisé afin que les États membres s'acquittent de leurs obligations de déclaration et pour établir des exceptions temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions utilisées dans le trafic international entre des États membres touchés par une crise. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ([12]). **[Am. 21]**

(23 bis) Afin de mesurer l'efficacité et l'efficience de la présente directive ainsi que les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs spécifiques, il est important d'en évaluer régulièrement la mise en œuvre et les effets. Aussi la Commission devrait-elle présenter régulièrement des rapports d'évaluation portant sur l'application de la présente directive et fondés sur les conditions permettant l'adoption par le marché de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, telles que la disponibilité d'infrastructures adaptées pour les carburants alternatifs et leur capacité, les effets du système européen sur le transport routier ainsi que des tarifications routières différenciées en fonction des émissions de CO2 dans les États membres. Ces rapports devraient comporter des informations détaillées sur ces conditions favorables ainsi que sur l'évolution du transport routier national et international, sur l'incidence sur la sécurité routière et les infrastructures routières, sur le transfert modal, sur l'utilisation de systèmes de mise en application intelligents et sur les avancées technologiques en matière de transport routier. Les rapports devraient en outre porter sur l'évolutivité des mesures afin de respecter les objectifs à long terme de la présente directive. À partir des résultats de ces évaluations, le rapport devrait s'accompagner, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive et les obligations qu'elle instaure. **[Am. 22]**

(24) Compte tenu des nombreuses modifications apportées à l'annexe I de la directive 96/53/CE en ce qui concerne la nécessité d'encourager davantage le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, la nécessité d'harmoniser le poids maximal des véhicules à moteur à 5 essieux et la nécessité de promouvoir le transport intermodal, il convient, pour des raisons de clarté, de la remplacer.

(25) Afin d'ajouter les informations demandées au titre de la directive 96/53/CE au champ d'application du règlement (UE) 2020/1056, ce règlement doit être modifié.

([11]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

([12]) Règlement (UE) no 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

(26) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir la sécurité routière, favoriser des opérations de transport durables et efficaces et promouvoir le bon fonctionnement du marché intérieur, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union, en raison de la nature transfrontalière du transport routier et des problèmes que la présente directive est destinée à traiter, l'Union peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

(27) Conformément à la déclaration politique commune du 28 septembre 2011 des États membres et de la Commission sur les documents explicatifs ([13]), les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

(28) Il convient dès lors de modifier la directive 96/53/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 96/53/CE

La directive 96/53/CE est modifiée comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M_2 et M_3 et de leurs remorques de catégorie O et des véhicules à moteur des catégories N_2 et N_3 et de leurs remorques des catégories O_3 et O_4, tels qu'ils sont classés à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (*);»;

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles figurent dans le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil (**).

(*) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) nº 715/2007 et (CE) nº 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(**) Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) nº 78/2009, (CE) nº 79/2009 et (CE) nº 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) nº 631/2009, (UE) nº 406/2010, (UE) nº 672/2010, (UE) nº 1003/2010, (UE) nº 1005/2010, (UE) nº 1008/2010, (UE) nº 1009/2010, (UE) nº 19/2011, (UE) nº 109/2011, (UE) nº 458/2011, (UE) nº 65/2012, (UE) nº 130/2012, (UE) nº 347/2012, (UE) nº 351/2012, (UE) nº 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).».

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au deuxième tiret, la définition de «remorque» est remplacée par le texte suivant:

«— "remorque": un véhicule au sens de l'article 3, point 17, du règlement (UE) 2018/858,»;

([13]) JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

b) au troisième tiret, la définition de «semi-remorque» est remplacée par le texte suivant:

«— “semi-remorque”: un véhicule au sens de l’article 3, point 33, du règlement (UE) 2018/858,»;

c) la définition suivante est insérée après celle d’«ensemble de véhicules»:

«— “système modulaire européen”: un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules associé à une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, formant un tout qui dépasse la longueur maximale autorisée et qui peut dépasser les poids maximaux autorisés indiqués à l’annexe I, et dont chaque véhicule à moteur, remorque et semi-remorque ne dépasse pas les poids et dimensions indiqués à l’annexe I,»;

d) la définition suivante est insérée après celle de «véhicule conditionné»:

«— “transporteur de véhicules”: un ensemble de véhicules qui est construit ou aménagé de façon permanente pour pouvoir assurer le transport d’autres véhicules,»;

e) au quatorzième tiret, la définition de «véhicule à carburant de substitution» est remplacée par le texte suivant:

«— “véhicule à carburant de substitution”: un véhicule à moteur entièrement ***ou partiellement*** alimenté par un carburant de substitution et qui a fait l’objet d’une réception conformément au cadre établi par le règlement (UE) 2018/858,»; **[Am. 23]**

f) au quinzième tiret, le point a) de la définition d’«opération de transport intermodal» est remplacé par le texte suivant:

«a) les opérations de transports combinés définies à l’article 1er de la directive 92/106/CEE du Conseil (*); ou

_____

(*) Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l’établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).»;

g) la définition suivante est insérée après celle de «chargeur»:

«— “plateforme eFTI”: une plateforme pour les informations relatives au transport de marchandises instaurée en vertu du règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil (*),

_____

(*) Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33),»;

h) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Toutes les dimensions maximales autorisées figurant à l’annexe I sont vérifiées par rapport aux valeurs déclarées correspondantes pour le véhicule concerné dans la fiche de renseignements accompagnant la réception UE par type du véhicule entier, établie conformément à l’annexe I du règlement d’exécution (UE) 2020/683 de la Commission (*), sans tolérances positives.

_____

(*) Règlement d’exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l’exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).».

3) L’article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point c) suivant est ajouté:

«c) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport international de marchandises ou de personnes qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l’annexe I.»;

b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

«3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids et/ou dimensions maximaux ne peuvent être autorisés à circuler que sur la base d’autorisations spéciales délivrées par les autorités compétentes, ou sur la base de dispositions similaires convenues au cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.

Les États membres veillent à ce que la procédure d'obtention d'autorisations ou de dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles soit fluide, efficace et non discriminatoire, ***en établissant un formulaire de demande type commun de l'Union et*** en réduisant au minimum les charges administratives et en évitant les retards injustifiés.

Les États membres veillent à ce que les autorisations ou les dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles soient délivrées dans des conditions proportionnées et non discriminatoires. En particulier, les États membres ***délivrent les autorisations ou dispositions similaires au format électronique et*** coopèrent ***afin de mieux harmoniser les délais de délivrance des autorisations. Ils coopèrent également*** pour éviter le foisonnement des marquages et de la signalisation des véhicules et pour encourager le recours aux pictogrammes plutôt qu'au texte. ***En outre, ils coopèrent afin d'harmoniser les règles pertinentes relatives au transport de charges indivisibles sous escorte, par exemple les situations de recours à une escorte ou les marquages et la signalisation des véhicules d'escorte.*** Ils n'imposent pas d'exigences linguistiques en ce qui concerne ~~le~~***les conducteurs procédant au*** transport de charges indivisibles.

Les États membres veillent à ce que la vignette de l'Union décrite à l'article 10 quater bis soit apposée sur les véhicules qui transportent des charges indivisibles. **[Am. 24]**

4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport et qui effectuent certaines opérations de transport national ***ou international*** n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des ***poids et des*** dimensions qui s'écartent de ~~celles indiquées~~***ceux indiqués*** à l'annexe I***,*** points 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4 à 1.8***, 2, 4.1***, 4.2 et 4.4.

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports si l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie:

a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un État membre, par des véhicules ou ensembles de véhicules spécialisés, dans des circonstances telles qu'elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules en provenance d'autres États membres, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;

b) l'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou ensembles de véhicules s'écartant des dimensions prévues à l'annexe I autorise également la circulation de systèmes modulaires européens, conformément au paragraphe 4 *bis*, de telle manière que l'on puisse atteindre au moins la longueur de chargement autorisée dans cet État membre et que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence.»; **[Am. 25]**

c) le paragraphe 4 *bis* suivant est inséré:

«4 *bis*. Les États membres peuvent autoriser, sur leur territoire, la circulation en trafic national et international de systèmes modulaires européens, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:

-a) en ce qui concerne les nouveaux itinéraires pour EMS, les États membres évaluent préalablement les éventuels effets des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale. L'évaluation est rendue publique. Les États membres qui ont déjà instauré des itinéraires pour les EMS sur leur territoire à la date d'entrée en vigueur de la présente directive ne sont pas tenus de procéder à une évaluation préalable de ces itinéraires déjà instaurés;

a) les États membres mettent à la disposition du public, de manière accessible et transparente, les informations relatives aux poids et dimensions maximaux applicables à la circulation des systèmes modulaires européens sur leur territoire;

b) les États membres mettent à la disposition du public, de manière accessible et transparente, les informations relatives à la partie du réseau routier sur laquelle peuvent circuler les systèmes modulaires européens;

c) les États membres assurent la connectivité entre la partie du réseau routier sur laquelle peuvent circuler les systèmes modulaires européens au sein de leur territoire et le réseau routier des États membres voisins qui autorisent également la circulation de systèmes modulaires européens, afin de rendre possible le trafic transfrontalier;

d) les États membres ~~mettent en place~~***établissent*** un système de suivi ~~et évaluent~~***de*** l'incidence des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières ~~et~~***,*** sur la coopération modale ***et sur les volumes de circulation***, ainsi que ~~les~~***des*** incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale***., en tenant compte de l'évaluation préalable effectuée au titre du point -a);***

d bis) les États membres veillent à ce que des mesures appropriées soient prises pour éviter toute incidence négative éventuelle sur la sécurité routière, y compris sur la sécurité des usagers vulnérables, résultant du recours aux systèmes modulaires européens.

Les États membres peuvent instaurer des exigences minimales ou un système de certification applicables aux conducteurs de systèmes modulaires européens, pour autant qu'ils veillent à la proportionnalité et à la non-discrimination. Les États membres coopèrent afin de reconnaître mutuellement leurs certifications respectives.

Lorsqu'un État membre autorise, en vertu du présent paragraphe, la circulation de systèmes modulaires européens en trafic national, il ne peut refuser ou interdire la circulation, sur son territoire, de systèmes modulaires européens en trafic international, pour autant que ces derniers ne dépassent pas les poids et dimensions maximaux fixés pour les systèmes modulaires européens en trafic national.

Lorsqu'ils autorisent la circulation de systèmes modulaires européens sur leur territoire, les États membres ~~en informent~~***le notifient à*** la Commission ***et informent celle-ci de la façon dont ils satisfont aux conditions définies aux points -a) à d bis) du présent paragraphe. À la suite de ces notifications et en tant que de besoin, la Commission adresse aux États membres concernés des recommandations visant à garantir le respect desdites conditions. Lorsque la Commission formule des recommandations, l'État membre concerné l'informe, dans un délai de six mois, de la façon dont il entend appliquer ces recommandations. Les recommandations de la Commission et les réponses de l'État membre sont rendues publiques.***»; **[Am. 26]**

d) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. Les États membres peuvent autoriser, pour une période limitée, les essais de véhicules ou d'ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire aux exigences de la présente directive. Ces véhicules ou ensembles de véhicules sont autorisés à effectuer certaines opérations de transport national ou international pendant la période de l'essai ***uniquement après qu'il a été démontré que les activités de transport ciblées ne peuvent pas être menées par un autre mode de transport offrant des avantages semblables ou supérieurs en matière de sécurité et d'environnement. La preuve doit être apportée que cela n'a pas d'incidence notable sur la concurrence intermodale dans l'ensemble du secteur des transports***. En particulier, les essais relatifs aux systèmes modulaires européens sont autorisés pour une période maximale de cinq ans ***et peuvent être renouvelés une fois pour une période maximale de trois ans. Si un État membre décide de renouveler un essai, il fournit une justification suffisante à la Commission***. Le nombre d'essais n'est pas limité. Les États membres en informent la Commission. **[Am. 27]**

Les États membres mettent en place un système de suivi et évaluent l'incidence des essais visés au premier alinéa sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale.»;

e) le paragraphe 5 *bis* suivant est inséré:

«5 *bis*. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* afin de compléter la présente directive en définissant les ensembles minimaux de données et les indicateurs de performance que doivent fournir les ***évaluations préalables et les*** systèmes de suivi mis en place par les États membres comme prévu au paragraphe 4 *bis*, ~~point~~***points -a) et*** d), et au paragraphe 5 du présent article.»; **[Am. 28]**

f) le paragraphe 7 est supprimé.

4) Les articles 4 *bis* et 4 *bis* suivants sont insérés:

«Article 4 *bis*

1. Les États membres mettent en place et gèrent un système électronique d'information et de communication comportant au moins les fonctions de "guichet unique" suivantes:

a) un point d'entrée national unique par l'intermédiaire duquel le demandeur présente, dans un format normalisé, sa demande d'autorisation spéciale ou de disposition similaire comme prévu à l'article 4, paragraphe 3;

b) un point d'accès national unique permettant aux demandeurs d'obtenir des informations sur les conditions à remplir pour demander des autorisations spéciales ou des dispositions similaires comme prévu à l'article 4, paragraphe 3, ainsi que les informations nécessaires pour planifier leurs itinéraires de manière claire, accessible et transparente;

c) un point d'accès national unique, pour les opérateurs de systèmes modulaires européens, aux informations mentionnées à l'article 4, paragraphe 4 *bis*, points a) et b), le cas échéant**;**.

c bis) un point d'accès national unique permettant d'obtenir des informations de façon claire, accessible et transparente sur les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules à l'échelon national, ainsi que sur toute restriction, y compris en matière de hauteur, applicable dans des zones ou sur des routes spécifiques. **[Am. 29]**

1 bis. Au plus tard le [six mois après la date de transposition de la présente directive], la Commission établit puis administre un portail internet européen spécifique et actualisé, disponible dans toutes les langues officielles de l'Union, qui connecte de façon claire, accessible et transparente les systèmes électroniques et de communication nationaux visés au paragraphe 1. Par ce portail européen, les parties du réseau routier sur lesquelles les systèmes modulaires européens, et, lorsque cette information est disponible, les véhicules transportant des charges indivisibles, peuvent circuler sont également mises à la disposition du public de façon accessible et transparente. **[Am. 30]**

2. La Commission ~~peut adopter~~***adopte*** des actes d'exécution instaurant un formulaire de demande type commun ***d'autorisation de l'Union*** et harmonisant les règles et procédures***, y compris en ce qui concerne les informations nécessaires portant sur l'immatriculation du véhicule,*** relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires***, y compris sous forme numérique,*** mentionnées au paragraphe 1 du présent article et à l'article 4, paragraphe 3***, et harmonisant également les règles pertinentes relatives au transport de charges indivisibles sous escorte***. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2. **[Am. 31]**

Article 4 ter

1. Lorsqu'un État membre autorise, en vertu de l'article 4, paragraphe 2, point a), la circulation sur son territoire d'ensembles de véhicules dont le poids maximal dépasse les limites indiquées aux points 2.2.1 ou 2.2.2 de l'annexe I, il ne peut refuser ou interdire l'usage sur son territoire, en trafic international, des ensembles de véhicules qui respectent les valeurs de poids fixées pour le transport national de marchandises, pour autant que ces ensembles de véhicules ne dépassent pas le poids maximal autorisé de 44 tonnes.

2. Par dérogation au paragraphe 1, la limite de poids de 44 tonnes fixée au paragraphe 1 peut être dépassée si l'État membre autorise des poids plus élevés pour les ensembles de véhicules en question lorsqu'ils effectuent des opérations de transport intermodal.

3. Compte tenu de l'augmentation attendue de l'utilisation des véhicules à émission nulle, le présent article s'applique jusqu'au 31 décembre 2034.».

5) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les véhicules visés à l'article 1er et conformes à la présente directive sont munis d'une des preuves suivantes:

a) une combinaison des deux plaques suivantes:

- i) la "plaque réglementaire du constructeur", établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission (*),

- ii) la plaque relative aux dimensions, telle que décrite à l'annexe III de la présente directive, établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535;

b) une plaque unique établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a) du présent paragraphe;

c) un document unique délivré par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation. Ce document porte les mêmes rubriques et les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il est conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et est suffisamment protégé;

_____

(*) Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité (JO L 117 du 6.4.2021, p. 1).»;

a bis) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«***4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité sont soumis:***

— ***en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage;***

— ***en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.*»; [Am. 32]**

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

«5. La colonne centrale de la preuve de conformité relative aux poids indique, le cas échéant, les valeurs de l'Union en matière de poids applicables au véhicule en question.»;

c) le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Pour qu'une opération de transport soit qualifiée d'opération de transport intermodal aux fins de la présente directive, le chargeur, ou l'entreprise qui organise l'opération de transport intermodal, si différente du chargeur, veille à ce que les documents visés aux articles 3 et 7 de la directive 92/106/CEE, le cas échéant, soient enregistrés et mis à disposition sur une plateforme eFTI conformément au règlement (UE) 2020/1056. Les autorités compétentes peuvent accéder à ces informations sur la même plateforme eFTI que celle où ont été enregistrées les informations relatives au transport, conformément au règlement (UE) 2020/1056.».

6) L'article 8 *ter* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Dans l'objectif d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences fixées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes au règlement (UE) 2018/858, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques mentionnés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par le règlement (UE) 2018/858 et le règlement d'exécution (UE) 2021/535.»;

b) le paragraphe 5 est supprimé.

7) L'article 8 *quater* suivant est inséré:

«Article 8 *quater*

Les transporteurs de véhicules ~~à carrosserie ouverte~~ peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, lorsqu'ils sont chargés, jusqu'à un total de 20,75 mètres, en utilisant des supports de charge ~~autorisés~~***tels que des supports de charge arrière extensibles***.

~~Le porte-à-faux ou~~ Le support de charge des transporteurs de véhicules ne doit pas faire saillie par rapport au chargement ***en porte-à-faux***. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 0,5 mètre, à condition que ~~le premier essieu~~***tous les essieux*** du véhicule transporté ~~repose~~***reposent*** sur la structure ~~de la remorque~~***du véhicule***. Le chargement peut faire saillie ~~devant~~***derrière*** le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 1,5 mètre, à condition ~~que le premier~~***qu'un*** essieu***, tout au plus,*** du véhicule transporté repose sur ~~la structure de la remorque~~***le support de charge arrière***.». **[Am. 33]**

8) L'article 9 *bis* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont conformes au règlement (UE) 2018/858 peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique***,*** ~~et~~ les performances en matière de sécurité ***et le confort des conducteurs***. Tout dépassement des longueurs maximales autorisées en vertu du présent article peut également être utilisé pour installer une technologie permettant l'absence d'émission. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules. **[Am. 34]**

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par le règlement (UE) 2018/858 et par le règlement d'exécution (UE) 2021/535.»;

b) le paragraphe 3 est supprimé.

9) L'article 10 *ter* est remplacé par le texte suivant:

«*Article 10 ter*

1. Les poids maximaux autorisés et les poids des essieux des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 et 3.4.3.

Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution autres que les véhicules à émission nulle est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* pour compléter la présente directive en mettant à jour la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.

2. Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, pour les véhicules à émission nulle ou pour les ensembles de véhicules comprenant des véhicules à émission nulle peuvent être dépassées de la longueur supplémentaire nécessaire pour tenir compte de la technologie permettant l'absence d'émission~~, avec un maximum de 90 cm,~~ afin de permettre l'ajout de tels dispositifs. Ces véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle sont conformes à l'annexe I, points 1.5 et 1.5 *bis*, de la présente directive, et tout dépassement des longueurs maximales n'entraîne pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules, afin d'assurer la compatibilité des remorques et semi-remorques avec les exigences applicables aux opérations de transport intermodal. **[Am. 35]**

La longueur supplémentaire requise par les véhicules à émission nulle est déterminée sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Cette longueur supplémentaire est indiquée dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.».

10) L'article 10 *quater* est remplacé par le texte suivant:

«Article 10 *quater*

En ce qui concerne les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant une opération de transport intermodal, la longueur maximale d'un véhicule articulé fixée à l' ~~Les longueurs maximales fixées à l'~~annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l***'***article 9 *bis*, paragraphe 1, et de l'article 10 ter, paragraphe 2, ***est de 18,00 mètres*** et la distance maximale fixée à l***'***annexe I, point 1.6, ~~peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal~~***est de 13,50 mètres***.». **[Am. 36]**

10 bis) L'article 10 quater bis suivant est inséré:

«***Article 10 quater bis***

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et d'éviter le foisonnement de marquages et de signalisation des véhicules, le présent article instaure une vignette de l'Union unique concernant la longueur des véhicules à moteur ou ensembles de véhicules en circulation utilisés lors d'opérations effectuées par des EMS ou dont les dimensions diffèrent de celles établies à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que tous les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules visés au paragraphe 1 apposent de manière claire et visible la vignette de l'Union à l'arrière de leur véhicule à moteur ou ensemble de véhicules.

***3. Au plus tard le [un an après la date d'entrée en vigueur], la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 10 nonies afin de compléter la présente directive en définissant les normes, exigences et autres dispositions détaillées relatives aux vignettes, à leur délivrance et à leur affichage, en privilégiant l'utilisation de pictogrammes par rapport à du texte.*». [Am. 37]**

11) L'article 10 *quinquies* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

«1. Les États membres prennent des mesures spécifiques pour ~~identifier~~***repérer*** les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui ~~sont susceptibles de présenter un dépassement du~~***dépassent le*** poids maximal autorisé ~~et qui doivent donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour~~ ***afin de garantir les***~~assurer du~~ respect des exigences de la présente directive***, y compris le respect des exigences relatives aux autorisations spéciales***. Ces mesures ~~de poids peuvent être prises à l'aide~~***comprennent l'établissement*** de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières~~, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4~~ ***en veillant, au minimum, à un déploiement conformément au règlement (UE) nº 1315/2013*** (*)***. Les États membres établissent des systèmes automatiques certifiés le long du réseau central du réseau transeuropéen de transport routier défini par le règlement (UE) nº 1315/2013***.

~~Si un État membre choisit d'installer des~~***Outre l'utilisation de*** systèmes automatiques ***installés sur les infrastructures routières, les États membres peuvent repérer, au moyen de contrôles routiers ou d'un équipement de pesage embarqué installé dans les véhicules conformément au paragraphe 4, les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation qui sont susceptibles de présenter un dépassement des poids maximaux autorisés***~~sur l'infrastructure routière, il veille au minimum au déploiement de ces systèmes dans le réseau transeuropéen de transport routier défini dans le règlement (UE) nº 1315/2013~~ (*).

Un État membre n'impose pas l'installation d'équipements de pesage embarqués sur les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont immatriculés dans d'autres États membres.

Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, ~~lorsque des~~***les États membres peuvent utiliser les*** systèmes automatiques ~~sont utilisés pour établir des~~***certifiés pour imposer des sanctions applicables aux*** violations de la présente directive ~~et imposer des sanctions, lesdits systèmes automatiques doivent être certifiés~~. ~~Lorsque~~ Les systèmes automatiques ~~ne sont utilisés qu'à des fins d'identification, ils n'ont pas besoin d'être~~ certifiés ***sont reliés au point d'entrée national unique pour les autorisations spéciales ou les dispositions similaires prévues à l'article 4 bis, afin de pouvoir reconnaître les véhicules ou les ensembles de véhicules qui dépassent les poids maximaux autorisés et qui sont en possession d'une autorisation spéciale, ainsi que ceux qui dépassent les poids autorisés couverts par l'autorisation spéciale***. **[Am. 38]**

2. Chaque État membre effectue, chaque année civile, au moins six contrôles par million de véhicules-kilomètres parcourus par des véhicules ou ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et relevant du champ d'application de la présente directive sur son territoire qui portent sur le poids de ces véhicules ou ensembles de véhicules, quel que soit le pays dans lequel ces véhicules sont immatriculés ou ont été mis en circulation. Les contrôles de conformité comprennent un nombre approprié de contrôles effectués la nuit.

(*) Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).»;

b) au paragraphe 5, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«5. La Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre des règles en matière d'interopérabilité et de compatibilité visées au paragraphe 4.».

12) L'article 10 *quinquies bis* suivant est inséré:

«Article 10 *quinquies bis*

1. Les États membres peuvent mettre en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent sur leur territoire afin de réglementer, de surveiller et de faciliter l'accès des véhicules utilitaires lourds à des routes ou à des zones spécifiques.

Aux fins du présent article, on entend par "politique d'accès intelligent" un cadre technique et fonctionnel permettant de gérer l'accès des véhicules utilitaires lourds au réseau routier, grâce à l'utilisation de la télématique, afin de garantir le respect des règles applicables en matière de poids et de dimensions.

2. ~~Lorsqu'un État membre met en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, il veille~~***Les États membres veillent*** à ce que ~~ses~~***leurs*** ~~systèmes~~ ***régimes en matière de politique d'accès intelligent*** soient conformes à la directive ~~n° 2010/40/UE~~***2010/40/UE*** du Parlement européen et du Conseil (*). En particulier, les États membres veillent à ce que les données relatives à ces ~~systèmes~~***régimes*** et relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE, y compris les restrictions de poids, de longueur, de largeur ou de hauteur, soient disponibles dans un format numérique lisible par machine et soient rendues accessibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux établis en vertu du règlement délégué (UE) 2022/670 (**). ***Les États membres veillent également à ce que les régimes en matière de politique d'accès intelligent soient reliés au point d'entrée national unique pour les autorisations spéciales ou les dispositions similaires prévues à l'article 4 bis, afin de pouvoir reconnaître les véhicules ou les ensembles de véhicules qui dépassent les dimensions et/ou poids maximaux autorisés et qui sont en possession d'une autorisation spéciale.***

3. Lorsqu'~~un État membre met~~***ils mettent*** en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, ~~il~~***les États membres***:

a) ~~définit~~***définissent*** les critères d'octroi de l'accès pour les véhicules utilitaires lourds, y compris, mais non exclusivement, le poids***, la hauteur*** et la longueur du véhicule, les spécifications techniques et le respect de normes de sécurité spécifiques;

b) ~~favorise~~***favorisent*** l'utilisation de systèmes de transport intelligents avancés afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité et de réduire la congestion dans les opérations de transport routier concernées par les régimes en matière de politique d'accès intelligent;

c) ~~met~~***mettent*** en place un système d'information et de communication complet pour informer les exploitants de véhicules utilitaires lourds des exigences liées aux régimes en matière de politique d'accès intelligent, des procédures de demande et de toute mise à jour ou modification du régime***;***.

c bis) s'abstiennent de toute restriction discriminatoire ou disproportionnée à la libre circulation des biens et des services et s'abstiennent d'entraver indûment le bon fonctionnement du marché intérieur.

~~4. La mise en place de régimes en matière de politique d'accès intelligent par un État membre n'entraîne pas de restrictions discriminatoires ou disproportionnées à la libre circulation des biens et des services et n'entrave pas indûment le bon fonctionnement du marché intérieur.~~ **[Am. 39]**

(*) Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

(**) Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).».

12 bis) À l'article 10 sexies, l'alinéa suivant est ajouté:

«***Les États membres sont encouragés à utiliser les recettes générées par ces sanctions, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour développer et soutenir l'adoption par le marché de moyens de transport durables, pour financer leurs infrastructures et systèmes intelligents de mise en application, pour encourager les opérations de transport intermodal et pour accroître la durabilité des opérations de transport transfrontalier.***». **[Am. 40]**

13) À l'article 10 *septies*, paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) au chargeur de remettre au transporteur auquel il confie le transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile une déclaration indiquant le poids et la hauteur de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté; et;».

14) L'article 10 *octies* est remplacé par le texte suivant:

«Article 10 *octies*

1. Tous les deux ans, et au plus tard le 30 septembre de l'année suivant la période de deux ans concernée, les États membres transmettent à la Commission les informations nécessaires concernant:

a) le nombre de contrôles effectués pendant les deux années civiles précédentes;

b) le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés;

c) le nombre et la localisation des systèmes automatiques ~~mis en place~~***installés*** sur l'infrastructure routière conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 1, ~~en précisant s'ils sont utilisés à des fins d'identification uniquement ou s'ils sont~~ certifiés à des fins d'exécution directe; **[Am. 41]**

d) la mise en œuvre et l'efficacité des régimes en matière de politique d'accès intelligent mis en place conformément à l'article 10 *quinquies bis*;

e) le nombre d'autorisations nationales délivrées pour des transports anormaux conformément à l'article 4, paragraphe 3, et leur durée (autorisations ponctuelles ou autorisations de longue durée);

f) les résultats des évaluations effectuées conformément à l'article 4, paragraphe 4 *bis*, point d), et à l'article 4, paragraphe 5.

Ces informations sont ventilées par an.

2. La Commission analyse les informations reçues en application du paragraphe 1 et, sur la base de ces informations, ***émet, le cas échéant, des recommandations destinées aux États membres. Lorsque la Commission émet de telles recommandations, l'État membre concerné informe la Commission, dans un délai de six mois à compter de leur émission, de la manière dont il entend mettre en œuvre ces recommandations. La Commission*** présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur ~~la mise en œuvre~~***le respect des exigences*** de la présente directive, au plus tard ~~13~~***12*** mois après avoir reçu les informations de tous les États membres. Ce rapport contient des informations sur les évolutions pertinentes dans les domaines en question. **[Am. 42]**

3. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, un formulaire type de rapport sous format électronique à utiliser par les États membres pour communiquer à la Commission les informations visées au paragraphe 1. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.».

15) À l'article 10 *nonies*, ~~le paragraphe 2 est remplacé~~***les paragraphes 2, 3 et 5 sont remplacés*** par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 5 *bis*, ***à l'article 10 ter, paragraphe 1,*** et à l'article 10 ***quater bis***~~, paragraphe 1,~~ est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période. **[Am. 43]**

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4, paragraphe 5 bis, à l'article 10 ter, paragraphe 1, et à l'article 10 quater bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur. **[Am. 44]**

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4, paragraphe 5 bis, de l'article 10 ter, paragraphe 1, et de l'article 10 quater bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil. **[Am. 45]**

16) À l'article 10 *decies*, le paragraphe 4 suivant est inséré:

«4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.».

17) L'article 10 *undecies* est ~~supprimé.~~***remplacé par le texte suivant:***

«***Article 10 undecies***

En 2027 au plus tard, puis tous les quatre ans, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive. Le rapport contient une évaluation détaillée de l'évolution du transport routier national et international, y compris les caractéristiques spécifiques de certains segments du marché et les conséquences de cette évolution sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, le fonctionnement du marché intérieur du transport routier, la compétitivité du secteur, la connectivité et le transfert modal. Le rapport peut intégrer des éléments du rapport visé à l'article 10 octies, paragraphe 2. En particulier, la Commission analyse dans ce rapport si les conditions nécessaires permettant l'adoption, par le marché de l'Union, de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sont remplies à la date visée à l'article 4 ter, paragraphe 3. En particulier, ce rapport d'évaluation porte, entre autres, sur les conditions favorables suivantes: le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les États membres, la disponibilité d'infrastructures adaptées pour les carburants alternatifs et leur capacité, les effets du système européen d'échange de quotas d'émission sur le transport routier ainsi que sur les tarifications routières différenciées en fonction des émissions de CO2 dans les États membres. Cette analyse évalue, en outre, les conditions permettant l'adoption par le marché de véhicules ou ensembles de véhicules qui sont des systèmes modulaires européens à émission nulle effectuant des trajets internationaux dans les États membres qui en autorisent la circulation sur leur territoire.

De plus, le rapport analyse le recours, à des fins de mise en application, aux régimes en matière de politique d'accès intelligent, en tenant compte de la disponibilité de ces régimes et de leur rapport coût-efficacité. Ce rapport comporte en outre des informations sur les avancées technologiques pertinentes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies ou nouveaux concepts et les dispositifs aérodynamiques, ainsi que les remorques ou semi-remorques dotées d'une technologie à émission nulle.

Dans le cadre de ce rapport, la Commission évalue également l'efficacité et les effets de la présente directive, la mesure dans laquelle sa mise en œuvre a atteint ses objectifs, ainsi que les interactions et la compatibilité de la présente directive avec d'autres textes législatifs pertinents de l'Union.

Sur la base des résultats des évaluations précitées, le rapport s'accompagne, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive.». **[Am. 46]**

18) L'article 10 *duodecies* suivant est inséré:

«Article 10 *duodecies*

En cas de crise, lorsque l'intérêt public l'exige, et pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions fixées à l'annexe I pour les véhicules utilisés en trafic national, pour une période n'excédant pas deux mois. ***Cette période ne peut être renouvelée que si la crise persiste.*** **[Am. 47]**

Toute dérogation de ce type est dûment motivée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement sur son site internet officiel ***et sur le portail internet européen spécifique visé à l'article 4 bis, paragraphe 1 bis,*** les informations relatives à la dérogation accordée. **[Am. 48]**

Lorsqu'une crise touche plusieurs États membres, la Commission peut adopter des actes d'exécution afin d'établir des dérogations temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions fixées à l'annexe I pour les véhicules utilisés en trafic international entre les États membres touchés. La durée de cette dérogation ne peut excéder six mois et ne peut être renouvelée que si la crise persiste. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 10 *decies*, paragraphe 4.

Aux fins du présent article, on entend par "crise" un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union et qui a des incidences directes ou indirectes importantes dans le domaine du transport routier, de l'économie~~, de la sécurité~~ ou du bien-être***, y compris de la sécurité,*** des citoyens de l'Union, lorsque le fonctionnement normal de la société est perturbé de manière significative et lorsque l'intérêt public exige une action urgente**.**». **[Am. 49]**

19) L'annexe I est remplacée par l'annexe de la présente directive.

20) À l'annexe III, les termes «par la directive 76/114/CEE» sont remplacés par les termes «à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission».

Article 2

Modifications du règlement (UE) 2020/1056

À l'article 2, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2020/1056, le point vi) suivant est inséré:

«vi) à l'article 6, paragraphe 7, de la directive 96/53/CE du Conseil (*);

(*) Directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 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 (JO L 235 du 17.9.1996, p. 59).».

Article 3

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + ~~2 ans~~***1 an***], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres. **[Am. 50]**

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à …, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*

Annexe

POIDS ET DIMENSIONS MAXIMAUX ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES

1.	Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1er, paragraphe 1, point a)	
1.1	Longueur maximale	
	— véhicule à moteur autre qu'un autobus	12,00 m
	— remorque	12,00 m
	— véhicule articulé	16,50 m
	— train routier	18,75 m
	— autobus articulé ***à trois essieux***	18,75 m
	— ***autobus articulé à quatre essieux***	***21,00 m***
	— autobus à deux essieux	13,50 m
	— autobus ayant plus de deux essieux	15,00 m
	— autobus + remorque	18,75 m
1.2	~~Longueur~~ ***Largeur*** maximale	
	a) tous les véhicules, à l'exception des éléments visés au point b)	2,55 m
	b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules	2,60 m
1.3	~~Longueur~~***Hauteur*** maximale	
	— tout véhicule	4,00 m
	— véhicules ou ensembles de véhicules transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs d'une hauteur extérieure standard de 9' 6" (conteneurs de grande capacité)	4,30 m
1.4	Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs.	
1.4*bis*.	Dans le cas où un accessoire démontable, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne doit pas dépasser la longueur maximale prévue au point 1.1.	
1.5	Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m.	
1.5*bis*.	Autres exigences applicables aux autobus	
	Le véhicule étant immobile, un plan vertical tangent au côté du véhicule et dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées sur le plan.	
	Lorsque le véhicule entre, à partir d'une approche en ligne droite, dans la surface circulaire décrite au point 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder ce plan vertical de plus de 0,60 m	
1.6	Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque	12,00 m
1.7	Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque.	15,65 m
1.8	Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble.	16,40 m

2.	Poids maximal autorisé des véhicules			
2.1	Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules			
	2.1.1.	Remorque à deux essieux		18 tonnes
	2.1.2.	Remorques à trois essieux		24 tonnes
2.2	Ensembles de véhicules			
	2.2.1.	Trains routiers à cinq ou six essieux		
		a) véhicule à moteur à deux essieux avec remorque à trois essieux		40 tonnes
		b) véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à deux ou trois essieux		40 tonnes
	2.2.2.	Véhicules articulés à cinq ou six essieux		
		a)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi- remorque à trois essieux	40 tonnes
		b)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi- remorque à deux ou trois essieux	40 tonnes
		c)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi- remorque à trois essieux effectuant des opérations de transport intermodal	~~42~~**44** tonnes
		d)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi- remorque à deux ou trois essieux effectuant des opérations de transport intermodal	44 tonnes
	2.2.3.	Trains routiers à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une remorque à deux essieux		36 tonnes
	2.2.4.	Véhicules articulés à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une semi-remorque à deux essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:		
		2.2.4.1	est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,8 m	36 tonnes
		2.2.4.2	est supérieur à 1,8 m	36 tonnes
			Si le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 tonnes) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 tonnes) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, le poids maximal autorisé visé au point 2.2.4.2 est majoré de 2 tonnes.	
	En cas d'ensembles de véhicules incluant des véhicules ***à moteur*** à carburant de substitution autres que des véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé prévu~~***les poids maximaux autorisés prévus*** à la sous-section 2.2 ~~est~~***sont*** ~~augmenté~~***augmentés*** du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.			
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé prévu~~***les poids maximaux autorisés prévus*** aux sous-sections 2.2.1 et 2.2.2 ~~est augmenté~~***sont augmentés*** de 4 tonnes.			
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé prévu~~***les poids maximaux autorisés prévus*** aux sous-sections 2.2.3 et 2.2.4 ~~est augmenté~~***sont augmentés*** de 2 tonnes.			
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des remorques ou des semi-remorques équipées de la technologie permettant l'absence d'émission, les poids maximaux autorisés prévus aux sous-sections 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 et 2.2.4 sont augmentés de 2 tonnes.			
	Lorsque plus d'une des augmentations prévues ci-dessus pour les ensembles de véhicules s'applique à un seul ensemble de véhicules, ces augmentations s'appliquent de façon cumulée.			

2.3	Véhicules à moteur		
	2.3.1.	Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus:	18 tonnes
	2.3.2.	Autobus à deux essieux:	19,5 tonnes
	2.3.3.	Véhicules à moteur à trois essieux:	25 tonnes
	2.3.4.	Véhicules à moteur à trois essieux lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes:	26 tonnes
	2.3.5.	Véhicules à moteur à quatre essieux avec deux essieux directeurs lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes:	32 tonnes
	2.3.6.	Véhicules à moteur à cinq essieux avec deux essieux directeurs lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes:	40 tonnes
	En cas de véhicules ***à moteur*** à carburant de substitution autres que des véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé prévu~~***les poids maximaux autorisés prévus*** aux points 2.3.1, 2.3.3 et 2.3.4 de la sous-section 2.3 ~~est augmenté~~***sont augmentés*** du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.		
	En cas d'ensembles de véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé prévu~~***les poids maximaux autorisés prévus*** à la sous-section 2.3 ~~est augmenté~~***sont augmentés*** de 2 tonnes.		
2.4	Autobus articulés à trois essieux		28 tonnes
2.5	***Autobus articulés à quatre essieux***		***32 tonnes***
	En cas de véhicules ***à moteur*** à carburant de substitution autres que des véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé de 28 tonnes prévu à la sous-section~~ ***les poids maximaux autorisés prévus aux sous-sections*** 2.4 ~~est augmenté~~ ***et 2.5 sont augmentés*** du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.		
	En cas d'ensembles de véhicules ***à moteur*** à émission nulle, ~~le poids maximal autorisé de 28 tonnes prévu à la sous-section~~ ***les poids maximaux autorisés prévus aux sous-sections*** 2.4 ~~est augmenté~~ ***et 2.5 sont augmentés*** de 2 tonnes.		
3.	Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 1, point b)		
3.1	Essieux simples		
	Essieu non moteur simple		10 tonnes
3.2	Essieux tandem des remorques et semi-remorques		
	La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.2.1.	est inférieur à 1,0 m (d < 1,0)	11 tonnes
	3.2.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnes
	3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonnes
	3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 tonnes

3.3	Essieux tridem des remorques et semi-remorques		
	La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.3.1.	est égal ou inférieur à 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 tonnes
	3.3.2.	est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 tonnes
3.4	Essieux simples		
	3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4 autres que des véhicules à émission nulle	11,5 tonnes
	3.4.2.	Essieu moteur des véhicules à émission nulle visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	12,5 tonnes
	3.4.3.	Autobus à deux essieux à émissions nulles	12,5 tonnes
	3.4.4.	***Autobus à trois essieux à émission nulle***	***12,5 tonnes***
3.5	Essieux tandem des véhicules à moteur		
	La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.5.1.	est inférieur à 1,0 m (d < 1,0)	11,5 tonnes
	3.5.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnes
	3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonnes
		Lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes***. En cas de véhicules à moteur à émission nulle, la somme maximale des poids par essieu d'un tandem est augmentée d'une tonne.***	19 tonnes
3.6	***Essieux tridem des véhicules à moteur***		
	La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.6.1	***est inférieur à 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tonnes***
	3.6.2	***est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tonnes***
4.	Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1er, paragraphe 1, point b)		
4.1	Tous les véhicules		
	Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25 % du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, lorsqu'il est utilisé en trafic international.		
4.2	Trains routiers		
	La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m.		
4.3	Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement		
	Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à quatre ***ou cinq*** essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule.		
4.4	Semi-remorques		
	La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m. **[Am. 51]**		