















Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2013/0105(COD) Procédure terminée
Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers Modification Directive 96/53/EC 1993/0486(SYN)	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.20.07 Transport combiné, transport multimodal	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	 Transports et tourisme	 LEICHTFRIED Jörg	16/07/2014
		Rapporteur(e) fictif/fictive	
		 FERBER Markus	
		 VAN DALEN Peter	
		 MEISSNER Gesine	
		 TAYLOR Keith	
		 LUNDGREN Peter	
	Commission au fond précédente		
	 Transports et tourisme	S&D LEICHTFRIED Jörg	14/05/2013
Commission pour avis précédente			
 Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
 Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
 Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.		
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3339	16/10/2014
	Transports, télécommunications et énergie	3318	05/06/2014
Commission européenne	DG de la Commission Mobilité et transports	Commissaire BULC Violeta	
Comité économique et social			

Evénements clés			
15/04/2013	Publication de la proposition législative	COM(2013)0195	Résumé
18/04/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
18/03/2014	Vote en commission, 1ère lecture		
27/03/2014	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0256/2014	Résumé
14/04/2014	Débat en plénière		
15/04/2014	Résultat du vote au parlement		
15/04/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0353/2014	Résumé
13/10/2014	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
10/12/2014	Publication de la position du Conseil	11296/3/2014	Résumé
15/01/2015	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
23/02/2015	Approbation en commission du texte accordé aux négociations interinstitutionnelles en 2ème lecture précoce	PE612.105 GEDA/A/(2017)009171	
24/02/2015	Vote en commission, 2ème lecture		
02/03/2015	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A8-0032/2015	Résumé
10/03/2015	Débat en plénière		
10/03/2015	Décision du Parlement, 2ème lecture	T8-0046/2015	Résumé
20/04/2015	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
29/04/2015	Signature de l'acte final		
29/04/2015	Fin de la procédure au Parlement		
06/05/2015	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de procédure	2013/0105(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 96/53/EC 1993/0486(SYN)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 091

Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 159
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/8/00570

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2013)0195	15/04/2013	EC	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0108	15/04/2013	EC	
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0109	15/04/2013	EC	
Comité économique et social: avis, rapport	CES4581/2013	11/07/2013	ESC	
Projet de rapport de la commission	PE521.689	16/10/2013	EP	
Amendements déposés en commission	PE524.694	10/12/2013	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0256/2014	27/03/2014	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T7-0353/2014	15/04/2014	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)471	09/07/2014	EC	
Déclaration du Conseil sur sa position	14074/2014	10/10/2014	CSL	
Position du Conseil	11296/3/2014	11/12/2014	CSL	Résumé
Lettre de Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel	GEDA/A/(2017)009171	17/12/2014	CSL	
Texte convenu lors des négociations interinstitutionnelles	PE612.105	17/12/2014	EP	
Projet de rapport de la commission	PE544.397	18/12/2014	EP	
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2015)0007	12/01/2015	EC	Résumé
Amendements déposés en commission	PE546.895	04/02/2015	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	A8-0032/2015	02/03/2015	EP	Résumé
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	T8-0046/2015	10/03/2015	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	COM(2015)0169	13/04/2015	EC	Résumé
Projet d'acte final	00002/2015/LEX	29/04/2015	CSL	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

OBJECTIF : réviser la directive 96/53/CE sur les poids et dimensions maximaux des véhicules de transport routier, afin de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, d'adapter la législation à l'évolution des technologies et aux nouveaux besoins du marché, de faciliter le transport intermodal et d'améliorer la sécurité routière.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (modification de la directive 96/53/CE du Conseil).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de produits pétroliers est devenue cruciale dans le domaine des transports, et plus encore pour le transport routier, qui participe à hauteur de 82% de la consommation énergétique du secteur des transports. De plus, la hausse continue du prix des carburants implique d'imaginer des solutions visant à réduire la consommation des véhicules. Au vu de l'évolution du marché et des technologies disponibles, la question se pose aujourd'hui de savoir si les choix effectués lors de l'adoption de la directive 96/53/CE du Conseil sur les poids et dimensions maximaux des véhicules de transport routier s'avèrent toujours pertinents.

Le Livre Blanc « [Feuille de route pour un espace européen unique des Transports - Vers un système de transports compétitif et économe en ressources](#) » publié en 2011 a fixé comme objectif, la réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par comparaison avec les niveaux de 1990. Dans le cadre de cet objectif, le Livre Blanc a annoncé la révision de la directive de 1996 dans le but de permettre l'introduction sur le marché de véhicules plus aérodynamiques, ayant une meilleure efficacité énergétique.

ANALYSE D'IMPACT : les mesures proposées résultent des consultations publiques et sectorielles ont été réalisées en 2011 et 2012, sous l'égide de la Commission. Elles ont été étudiées dans une analyse d'impact qui a permis de choisir les meilleures options, tant sur le plan de l'efficacité économique qu'environnementale.

Le scénario retenu combine des travaux techniques d'harmonisation menés avec un groupe d'experts, en vue d'adopter des actes délégués, et une approche réglementaire modérée afin de ne pas imposer d'obligations disproportionnées ou inapplicables, pénalisant en particulier les petites et moyennes entreprises.

BASE JURIDIQUE : article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la Commission propose de modifier la directive 96/53/CE pour améliorer l'aérodynamique des véhicules et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière, et dans les limites imposées par la géométrie des infrastructures routières. Concrètement, la proposition :

- accorde des dérogations aux dimensions maximales des véhicules pour l'adjonction de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules ou pour redéfinir la géométrie des cabines de tracteurs, ce qui permettra d'améliorer le champ de vision des conducteurs et d'améliorer leur confort. Ces exigences seront précisées ultérieurement par la Commission, assistée dans cette tâche par un comité ;
- autorise l'augmentation d'une tonne du poids des véhicules ayant une propulsion électrique ou hybride, pour tenir compte du poids des batteries électriques ou de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport des véhicules ; le poids maximal des autobus serait relevé d'une tonne pour tenir compte de diverses évolutions telles que l'augmentation du poids moyen des passagers et de leurs bagages, des nouveaux équipements imposés par la réglementation en matière de sécurité, ou de la nouvelle classe Euro VI ;
- vise à faciliter le développement du transport intermodal par une dérogation de 15 cm sur la longueur des camions transportant des conteneurs de 45 pieds, lesquels sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe ;
- confirme que l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogations en vertu de la directive sont remplies ;
- ajoute de nouvelles dispositions afin permettre aux autorités de contrôle de mieux détecter les infractions et d'harmoniser les sanctions administratives qui leur sont applicables. Des orientations sur les procédures de contrôle seront publiées par la Commission, afin d'assurer une harmonisation des méthodes de contrôle entre tous les États membres. Ces derniers devront effectuer un nombre minimal de mesures de véhicules, soit au moyen de systèmes de pesage en marche intégrés dans la chaussée, soit au moyen de capteurs embarqués à bord des véhicules et communiquant à distance avec les contrôleurs en bord de route. La Commission définira les standards techniques des dispositifs de pesage embarqués pouvant communiquer avec les autorités de contrôle.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

Afin d'accélérer la mise en œuvre de véhicules plus aérodynamiques et de la motorisation hybride, la Commission utilisera les budgets qui sont à sa disposition, en particulier ceux alloués aux réseaux transeuropéens et aux programmes européens de recherche, de développement, et d'innovation, afin d'aider la recherche industrielle, et l'équipement des flottes de véhicules.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE 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.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Définitions : les députés ont supprimé la définition de «véhicule électrique» et introduit la notion de «technologie à faibles émissions de carbone», à savoir une technologie qui ne dépend pas intégralement des carburants fossiles en tant que sources d'énergie et qui contribue de manière significative à la décarbonisation des transports. Parmi les sources figurent: i) l'électricité, ii) l'hydrogène, iii) les carburants de synthèse, iv) les biocarburants avancés, v) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié GNL), vi) la chaleur résiduelle.

Selon le rapport, les véhicules équipés de technologies à faibles émissions de carbone devraient être autorisés à dépasser jusqu'à concurrence d'une tonne le poids maximal autorisé, en fonction du poids nécessaire à la technologie. Toutefois, le surpoids ne devrait pas augmenter le volume de chargement du véhicule. Le principe de la neutralité technologique devrait être conservé.

Améliorer les performances aérodynamiques des véhicules : dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales jusqu'à 500 mm prévues à l'annexe I point 1.1, pourraient être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences de performance et de sécurité.

Parmi les exigences de performance et de sécurité auxquelles les dispositifs devraient répondre, devraient figurer :

- la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de garantir l'absence de risque de détachement ;
- une signalétique diurne et nocturne remplissant les conditions de la réception par type en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;
- une conception ne réduisant pas la visibilité du conducteur à l'arrière du véhicule.

Il est par ailleurs précisé que les dépassements de longueurs maximales devraient avoir pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant la sécurité routière tant pour les usagers de la route vulnérables que pour les véhicules en cas de collision par l'arrière.

Les exigences pour les cabines devraient permettre :

- améliorer la vision directe pour rendre les usagers de la route plus visibles du conducteur, en particulier par une réduction des angles morts de visibilité situés sous le pare-brise avant et tout autour de la cabine, et, le cas échéant, par la pose d'équipements supplémentaires, tels que des rétroviseurs ou des systèmes de caméras ;
- de réduire les dommages en cas de choc avec d'autres véhicules et améliorer les performances en matière d'absorption énergétique grâce à l'installation d'un système de gestion des accidents capable d'absorber l'énergie ;
- améliorer la protection des piétons en modifiant la structure avant de manière à réduire au maximum le risque que des usagers de la route vulnérables se fassent écraser en cas de collisions, en favorisant l'écartement des usagers vulnérables vers les côtés.

Les exigences de sécurité et de confort auxquelles les cabines des conducteurs devraient satisfaire devraient être les suivantes:

- le respect des exigences établies dans la directive-cadre 89/391/CEE sur la sécurité et la santé au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention en vue de l'élimination des sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et des troubles musculosquelettiques;
- l'installation dans la cabine du conducteur de dispositifs de sécurité, à commencer par une issue de secours;
- l'augmentation des dimensions de la cabine du conducteur de manière à ce que les sièges et couchettes du conducteur répondent aux exigences de confort et de sécurité, tout en tenant compte des situations d'urgence.

A compter de sept ans après l'entrée en vigueur de la directive, les nouveaux véhicules ou ensembles de véhicules N2 et N3 devraient être équipés de cabines qui satisfont aux exigences de sécurité visées à la directive.

Faciliter les transports intermodaux : d'ici à 2017, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE, et notamment la définition actuelle du transport combiné, afin de tenir compte de l'évolution de la conteneurisation et de faciliter le développement de transports intermodaux efficaces.

Infractions et contrôles : les députés ont suggéré que les informations concernant le nombre et la gravité des infractions à la directive que des entreprises données ont commis soient consignées dans le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de la directive 2006/22/CE.

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à des contrôles, les États membres auraient la possibilité de sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé. Les véhicules soumis aux contrôles pourraient également être sélectionnés de manière aléatoire.

Rapport : la Commission devrait examiner l'annexe I de la directive 96/53/CE et faire rapport sur sa mise en œuvre, en tenant compte entre autres des effets sur la concurrence internationale, la répartition entre les modes de transport, le coût de l'adaptation des infrastructures et les objectifs de l'Union en matière de protection de l'environnement et de sécurité tels que fixés dans le Livre blanc sur les transports de 2011.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

Le Parlement européen a adopté par 606 voix pour, 54 contre et 12 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE 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.

La position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit.

Définitions : le Parlement a supprimé la définition de «véhicule électrique» et introduit la notion de «technologie à faibles émissions de carbone», à savoir une technologie qui ne dépend pas intégralement des carburants fossiles en tant que sources d'énergie et qui contribue de manière significative à la décarbonisation des transports.

Parmi les sources figureraient: i) l'électricité, ii) l'hydrogène, iii) les carburants de synthèse, iv) les biocarburants avancés, v) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié GNL), vi) la chaleur résiduelle.

Selon la résolution, les véhicules équipés de technologies à faibles émissions de carbone devraient être autorisés à dépasser jusqu'à concurrence d'une tonne le poids maximal autorisé, en fonction du poids nécessaire à la technologie. Toutefois, le surpoids ne devrait pas augmenter le volume de chargement du véhicule. Le principe de la neutralité technologique devrait être conservé.

Améliorer les performances aérodynamiques des véhicules : les poids lourds sont responsables d'environ 26% des émissions de CO₂ produites par le transport routier en Europe, tandis que leur efficacité énergétique ne s'est pratiquement pas améliorée au cours des 20 dernières années.

Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les députés estiment que les longueurs maximales jusqu'à 500 mm prévues à l'annexe I point 1.1, pourraient être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences de performance et de sécurité.

Parmi les exigences de performance et de sécurité auxquelles les dispositifs devraient répondre, devraient figurer :

- la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de garantir l'absence de risque de détachement ;
- une signalétique diurne et nocturne remplissant les conditions de la réception par type en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse ;
- une conception ne réduisant pas la visibilité du conducteur à l'arrière du véhicule.

Les députés ont par ailleurs précisé que les dépassements de longueurs maximales devraient avoir pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant la sécurité routière tant pour les usagers de la route vulnérables que pour les véhicules en cas de collision par l'arrière.

Les exigences pour les cabines devraient permettre :

- améliorer la vision directe pour rendre les usagers de la route plus visibles du conducteur, en particulier par une réduction des angles morts de visibilité situé sous le pare-brise avant et tout autour de la cabine, et, le cas échéant, par la pose d'équipements supplémentaires, tels que des rétroviseurs ou des systèmes de caméras ;
- de réduire les dommages en cas de choc avec d'autres véhicules et améliorer les performances en matière d'absorption énergétique grâce à l'installation d'un système de gestion des accidents capable d'absorber l'énergie ;
- améliorer la protection des piétons en modifiant la structure avant de manière à réduire au maximum le risque que des usagers de la route vulnérables se fassent écraser en cas de collisions, en favorisant l'écartement des usagers vulnérables vers les côtés.

Les exigences de sécurité et de confort auxquelles les cabines des conducteurs devraient satisfaire devraient être les suivantes:

- le respect des exigences établies dans la directive-cadre 89/391/CEE sur la sécurité et la santé au travail, présentant une hiérarchie de mesures de prévention en vue de l'élimination des sources de vibrations transmises à l'ensemble du corps et des troubles musculosquelettiques;
- l'installation dans la cabine du conducteur de dispositifs de sécurité, à commencer par une issue de secours;
- l'augmentation des dimensions de la cabine du conducteur de manière à ce que les sièges et couchettes du conducteur répondent aux exigences de confort et de sécurité, tout en tenant compte des situations d'urgence.

A compter de sept ans après l'entrée en vigueur de la directive, les nouveaux véhicules ou ensembles de véhicules N2 et N3 devraient être équipés de cabines qui satisfont aux exigences de sécurité visées à la directive.

Faciliter les transports intermodaux : d'ici à 2017, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE, et notamment la définition actuelle du transport combiné, afin de tenir compte de l'évolution de la conteneurisation et de faciliter le développement de transports intermodaux efficaces.

Infractions et contrôles : les États membres devraient mettre en place un dispositif de présélection, de ciblage et d'exécution des contrôles des véhicules en circulation. Les députés ont suggéré que les informations concernant le nombre et la gravité des infractions à la directive que des entreprises données ont commis soient consignées dans le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de la directive 2006/22/CE.

Lors de l'identification des véhicules qui seront soumis à des contrôles, les États membres auraient la possibilité de sélectionner en priorité les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé. Les véhicules soumis aux contrôles pourraient également être sélectionnés de manière aléatoire.

Classement des infractions suivant leur gravité : selon le texte amendé :

- une surcharge inférieure à 2% du poids maximal autorisé devrait donner lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction;
- une surcharge comprise entre 2 et 10% du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction mineure et donnerait lieu à une sanction financière ;
- une surcharge comprise entre 10 et 15% du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction grave et donnerait lieu à une sanction financière et à l'immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé,
- une surcharge supérieure à 15% du poids maximal autorisé serait considérée comme une infraction très grave et donnerait lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction financière.

Rapport : d'ici à 2016, la Commission devrait examiner l'annexe I de la directive 96/53/EC, faire rapport au Parlement européen et au Conseil et présenter, s'il y a lieu, une proposition législative accompagnée d'une étude d'impact. Au vu de l'examen de la directive, la Commission devrait soumettre, d'ici au 1^{er} janvier 2017, une proposition visant à rendre obligatoires les exigences de sécurité pour tous les nouveaux véhicules M2 et M3.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

Le Conseil a adopté sa position en première lecture sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. L'objectif de cette initiative est d'améliorer l'aérodynamisme des véhicules et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière et en restant dans les limites imposées par la géométrie des infrastructures routières.

La position du Conseil intègre partiellement ou intégralement certains amendements proposés par le Parlement européen. L'approche suivie par le Conseil a toutefois consisté à apporter plusieurs modifications à la proposition initiale. Le dispositif de la directive a été sensiblement modifié. Par conséquent, dans sa position en première lecture, le Conseil a modifié la proposition initiale de la Commission. Ce faisant, le Conseil n'a pu accepter les amendements introduits par le Parlement européen dans son avis en première lecture en ce qui concerne ces dispositions.

Les principaux points clés sont les suivants :

Clarification sur le trafic transfrontalier des véhicules plus longs : alors que la Commission proposait de modifier la directive 96/53/CE, le Conseil a estimé que la directive 96/53/CE établissait un juste équilibre entre le droit des États membres d'étudier et d'arrêter des solutions en matière de transport qui soient adaptées à leur situation locale et la nécessité d'éviter de fausser le marché intérieur et de peser d'une manière significative sur la concurrence internationale. Le Conseil et le Parlement ont des avis similaires à ce sujet.

Carburants alternatifs : dans le même esprit que celui de la proposition de la Commission, le Conseil a arrêté une approche visant à promouvoir l'utilisation des véhicules à carburant alternatif. La liste des carburants alternatifs qui peuvent déjà tirer avantage du relèvement du poids autorisé requis pour leur utilisation (une tonne maximum) pourrait être mise à jour par la Commission compte tenu des progrès technologiques.

L'approche du Parlement européen sur les technologies à faible émission de CO₂ étant similaire à celle du Conseil, les amendements du Parlement ont été pris en compte.

Transport combiné ou intermodal : le Conseil est d'avis que l'utilisation du transport intermodal proposé dans le cadre de la révision de la directive 96/53/CE favorisera le transport maritime à courte distance, le transport sur les voies navigables et le transport ferroviaire par rapport au transport combiné défini dans la directive 92/106/CEE. Par conséquent, le Conseil a inséré dans le texte une définition de l'expression «opération de transport intermodal».

Le texte prévoit également une dérogation de 15 cm à la longueur maximale et à la distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque pour les véhicules effectuant un transport de conteneurs ou de caisses mobiles de 45 pieds dans le cadre d'une opération de transport intermodal.

Le Conseil n'a pas suivi le Parlement qui proposait de garder la notion de transport combiné dans l'ensemble du texte et invitait la Commission à soumettre une proposition législative visant à modifier la directive 92/106/CEE.

Dispositifs aérodynamiques adjoints à l'arrière des véhicules et nouveau profilage des cabines: afin d'améliorer l'aérodynamisme des véhicules et, par conséquent, d'économiser du carburant, le texte du Conseil a autorisé des dérogations aux longueurs maximales autorisées des véhicules ou des ensembles de véhicules si :

- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés, à l'arrière, de dispositifs aérodynamiques;
- les véhicules ou les ensembles de véhicules sont équipés de cabines qui améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique ainsi que la sécurité.

Le Conseil a également précisé que les dispositifs aérodynamiques devaient :

- satisfaire à certaines exigences visant à garantir la sécurité en général ainsi que la sécurité des opérations de transport intermodal ;
- être utilisés conformément à certaines prescriptions opérationnelles qui seront adoptées par la Commission (actes d'exécution) et être conformes aux dispositions de la directive relative à la réception par type (directive 2007/46/CE).

Le Conseil a également décidé d'inviter la Commission à élaborer les exigences techniques nécessaires à la réception par type des véhicules équipés de nouvelles cabines, conformément à la directive relative à la réception par type (2007/46/CE). Préalablement à leur mise sur le marché, ces véhicules devraient faire l'objet d'une réception conformément à cette directive.

Selon le texte du Conseil, les exigences applicables aux véhicules équipés de nouvelles cabines ne seraient pas obligatoires. Les amendements du Parlement tendant à prévoir des exigences obligatoires sept ans après l'entrée en vigueur de la directive n'ont pu être retenus.

La position du Conseil prévoit que les véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques ou de nouvelles cabines doivent pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m. Par ailleurs, le fait qu'il soit possible de dépasser les longueurs maximales des véhicules ne doit pas entraîner d'augmentation de la capacité de chargement de ces véhicules. L'amendement du Parlement a été intégré dans son esprit.

Le Parlement européen maintient la délégation de pouvoir accordée à la Commission, qui était envisagée dans la proposition de la Commission. Étant donné que le Conseil a opté pour une approche différente, les amendements du Parlement n'ont pas été pris en compte.

Application : sur ce point, la position du Conseil prévoit ce qui suit :

- les États membres devraient prendre des mesures spécifiques pour recenser les véhicules qui présentent un dépassement du poids maximum autorisé six ans avant la date d'entrée en vigueur de la directive;
- les contrôles du poids des véhicules pourraient être réalisés à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord;
- un État membre ne pourrait pas imposer l'installation de systèmes de pesage embarqués sur les véhicules qui sont immatriculés dans un autre État membre;
- des spécifications techniques détaillées seraient établies dans des actes d'exécution, afin que les systèmes de pesage embarqués soient précis, fiables et totalement interoperables.

Le Conseil n'a pas pu suivre l'approche de la Commission pour ce qui est de la classification des infractions en catégories. Ce texte a été remplacé par l'obligation faite aux États membres de déterminer le régime des sanctions applicables aux violations prévues par la directive.

De plus, le Conseil ne peut accepter l'amendement du Parlement selon lequel tous les nouveaux véhicules N2 et N3 seraient équipés de systèmes embarqués de pesage à compter de cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive.

Obligations de rapport : ces obligations ont été simplifiées. Les États membres seraient tenus de transmettre à la Commission des informations sur le nombre de contrôles effectués au cours des deux années civiles précédentes et le nombre de véhicules en surcharge qui ont été détectés.

Délai de transposition : un régime transitoire de 36 mois est prévu, contre 18 mois dans la proposition de la Commission.

Actes délégués/actes d'exécution : la Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués pour mettre à jour la liste des carburants alternatifs figurant dans la directive. Toutefois, le Conseil a décidé de modifier la délégation de pouvoir à la Commission (en remplaçant les actes délégués par des actes d'exécution) pour les ailerons arrière, la nouvelle conception de la cabine et l'établissement des spécifications techniques relatives à l'interopérabilité.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

La Commission a considéré que la position du Conseil soutenait les principaux objectifs de la proposition de la Commission qui sont de permettre la conception de camions plus écologiques et plus sûrs.

Toutefois, le Conseil s'est écarté de la proposition sur certains autres aspects, notamment:

- les délais proposés aussi bien pour la transposition de la nouvelle directive (3 ans) que pour la mise en œuvre des dispositions sur la conception de nouvelles cabines (5 ans après la modification requise de la directive 2007/46/CE, y compris ses actes d'exécution) : la Commission estime que la longueur de ces délais ne se justifie pas, car les technologies nécessaires sont déjà disponibles. La proposition prévoyait un délai de transposition de 18 mois;
- le volet en matière de contrôle de l'application proposé par la Commission en vue de sanctionner les infractions en matière de surcharge a été en grande partie rejeté par le Conseil, qui a supprimé l'article 13 sur la catégorisation des infractions et édulcoré l'article 12 relatif au contrôle du respect des obligations. Toutefois, le Conseil a convenu que les États membres devaient communiquer à la Commission le nombre de contrôles et d'infractions;
- en ce qui concerne les pouvoirs d'exécution de la Commission (comitologie), la position en première lecture invoque l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, point b), du règlement (UE) n° 182/2011 («clause d'absence d'avis»). La Commission a fait une déclaration rappelant que le recours à cette disposition ne devrait pas être systématique mais devrait être interprété de façon restrictive et donc être justifié.

D'autre part, la Commission salue les points suivants :

- les dispositions relatives aux caractéristiques aérodynamiques ont conservé la rédaction proposée par la Commission en ce qui concerne à la fois l'objectif et le contenu. En dépit du fait que le Conseil a remplacé les actes délégués proposés par des actes d'exécution, la Commission a pu marquer son accord sur cette approche;
- l'introduction de la responsabilité solidaire entre l'expéditeur et le transporteur pour le transport de conteneurs;
- l'adoption d'une nouvelle définition de l'opération de transport intermodal qui tient dûment compte des particularités du transport par voie d'eau;
- le fait que le Conseil ait porté à 19,5 tonnes le poids autorisé pour les autobus à 2 essieux (500 kg de plus que le poids fixé dans la proposition de la Commission).

En ce qui concerne la circulation transfrontalière des véhicules plus longs, la Commission a pris note des opinions divergentes des États membres et de la décision du Conseil de maintenir le statu quo par rapport à la directive actuelle.

D'une manière générale, la Commission a estimé qu'il serait contraire aux intérêts des citoyens de l'Union d'attendre plusieurs années avant que les constructeurs ne lancent les nouveaux modèles alors que ceux-ci sont, dans une large mesure, prêts à être déployés. La Commission est davis que ces questions méritent d'être discutées lors des négociations entre les législateurs.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT), relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la 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.

La commission parlementaire recommande que le Parlement européen modifie la position du Conseil en première lecture comme suit :

Notion d'opération de transport intermodal : la définition devrait couvrir :

- les opérations de transports combinés définies à l'article 1^{er} de la directive 92/106/CEE du Conseil effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou
- des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union.

Dispositifs aérodynamiques : ceux-ci devraient satisfaire aux conditions opérationnelles suivantes:

- en cas de mise en danger de la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils devraient être repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;
- lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il y aurait lieu de tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et
- leur utilisation devrait être compatible avec les opérations de transport intermodal, et, en particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne devraient pas dépasser la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres.

Equipements de pesage embarqués : ces équipements permettant de mesurer le poids des véhicules devraient être précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.

Au plus tard un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive modificative, la Commission devrait adopter 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.

Afin de veiller à la compatibilité avec tous les types de véhicules, les systèmes embarqués des véhicules à moteur devraient avoir la capacité de recevoir et de traiter toute donnée provenant de tout type de remorque ou semi-remorque fixée au véhicule à moteur.

Révision : la Commission devrait réviser la directive trois ans après la mise en place des règles nationales, en tenant compte de certains segments du marché tels que les camions porte-voitures. Toute proposition législative devrait être accompagnée d'une étude d'impact.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

Le Parlement européen a adopté une résolution législative relative à la position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la 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.

La position du Parlement européen arrêtée en deuxième lecture de la procédure législative ordinaire modifie la position commune du Conseil comme suit :

Notion d'opération de transport intermodal : la définition devrait couvrir :

- les opérations de transports combinés définies à l'article 1^{er} de la directive 92/106/CEE du Conseil effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou
- des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union.

Dispositifs aérodynamiques : l'amélioration de l'aérodynamisme de la cabine des véhicules à moteur devrait permettre des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules. Le Parlement a précisé les conditions opérationnelles auxquelles devraient satisfaire ces dispositifs :

- en cas de mise en danger de la sécurité d'autres usagers de la route ou du conducteur, ils devraient être repliés, rétractés ou enlevés par le conducteur;
- lors de leur utilisation sur des infrastructures routières urbaines et interurbaines, il faudrait tenir compte des caractéristiques spéciales des zones où la vitesse est limitée à 50 km/h et où la présence d'usagers vulnérables est plus probable; et
- leur utilisation devrait être compatible avec les opérations de transport intermodal, et, en particulier, lorsqu'ils sont rétractés ou repliés, ils ne devraient pas dépasser la longueur maximale autorisée de plus de 20 centimètres.

Equipements de pesage embarqués : ces équipements qui permettent de mesurer le poids des véhicules devraient être précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.

Au plus tard un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive modificative, la Commission devrait adopter 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.

Afin de veiller à la compatibilité avec tous les types de véhicules, les systèmes embarqués des véhicules à moteur devraient avoir la capacité de recevoir et de traiter toute donnée provenant de tout type de remorque ou semi-remorque fixée au véhicule à moteur.

Infractions liées aux véhicules en surcharge : celles-ci devraient faire l'objet de mesures appropriées au niveau des États membres afin d'éviter toute distorsion de la concurrence et de garantir la sécurité routière.

Révision : la Commission devrait réviser la directive trois ans après la mise en place des règles nationales, en tenant compte de certains segments du marché. Sur la base de ce rapport, la Commission devrait présenter, s'il y a lieu, une proposition législative accompagnée d'une étude d'impact.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

La Commission a accepté tous les amendements à la position adoptée par le Conseil, votés par le Parlement européen en deuxième lecture.

Ce texte est le résultat de négociations entre le Parlement Européen, le Conseil et la Commission. Son objectif est de rendre les poids lourds et les autobus plus respectueux de l'environnement et plus sûrs en autorisant des poids et dimensions supérieurs aux limites actuelles dans certains cas et dans des conditions déterminées, lorsque des améliorations ne sont pas possibles en l'état actuel des choses dans les limites définies par la directive dans sa version actuelle.

Transport routier: dimensions et poids maximaux autorisés pour certains véhicules routiers

OBJECTIF : améliorer l'aérodynamique des camions et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2015/719 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.

CONTENU : le principal objectif de la directive est de rendre les poids lourds et les autobus plus respectueux de l'environnement et plus sûrs en autorisant des poids et dimensions supérieurs aux limites actuelles dans certains cas et dans des conditions déterminées, lorsque des améliorations ne sont pas possibles en l'état actuel des choses dans les limites définies par la [directive 96/53/CE](#) dans sa version actuelle.

Améliorer l'aérodynamique : la nouvelle directive prévoit d'accorder des dérogations en matière de longueur des véhicules de manière à permettre l'adjonction de dispositifs rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules afin d'améliorer l'aérodynamique.

L'installation de tels dispositifs serait permise dès que la transposition ou la mise en application des modifications devant être apportées aux exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques aura été achevée et après l'adoption, par la Commission, des actes d'exécution fixant les prescriptions opérationnelles pour l'utilisation de ces dispositifs.

De même, en vue d'améliorer les performances aérodynamiques des cabines, les longueurs maximales des camions pourraient être dépassées pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité.

Les dispositifs aérodynamiques dont la longueur dépasse 500 millimètres et les poids lourds équipés de cabines qui améliorent leurs performances aérodynamiques devraient faire l'objet d'une réception par type préalablement à leur mise sur le marché.

Carburants propres : la directive encouragerait le recours à des carburants propres par l'autorisation de relever d'une tonne le poids des véhicules hybrides ou à propulsion électrique utilisant des carburants de substitution.

Conteneurisation et promotion du transport intermodal : les conteneurs d'une longueur de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ces conteneurs sont acheminés par tous les modes de transport. En vertu de la nouvelle directive,

- un allongement de 15 centimètres de la longueur autorisée des véhicules transportant les conteneurs d'une longueur de 45 pieds serait permise pour faciliter les opérations de transport intermodal;
- la circulation des véhicules à trois essieux avec semi-remorques à deux ou trois essieux serait permise pour un poids total autorisé de 44 tonnes;
- les véhicules à deux essieux avec semi-remorques à trois essieux transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur maximale de 45 pieds seraient autorisés dans les opérations de transport intermodal jusqu'à un poids total autorisé de 42 tonnes.

Autocars : la nouvelle directive autorise une tonne supplémentaire pour les bus, afin de tenir compte de l'augmentation du poids des passagers et de leurs bagages.

Dispositions en matière de contrôle de l'application : les États membres devraient, au plus tard le 27 mai 2021, prendre des mesures pour identifier les véhicules en circulation susceptibles d'être en surcharge et qui devraient donc être contrôlés. Cette identification pourrait être effectuée au moyen de mécanismes de pesage intégrés dans l'infrastructure routière ou au moyen de capteurs embarqués à bord des véhicules et transmettant à distance les données enregistrées aux autorités compétentes.

Tous les ans, chaque État membre devrait effectuer un nombre de contrôles proportionné au nombre total de véhicules inspectés chaque année dans l'État membre concerné.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 26.5.2015.

TRANSPOSITION : 7.5.2017.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués pour mettre à jour de la liste des carburants de substitution figurant dans la directive à la lumière des évolutions technologiques les plus récentes. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de cinq ans (tacitement prorogée) à compter du 26 mai 2015. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de deux mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.