



Strasbourg, le 11.7.2023  
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

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**

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## **EXPOSÉ DES MOTIFS**

### **1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION**

Le présent exposé des motifs accompagne la proposition de directive modifiant la 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<sup>1</sup> (ci-après la «directive relative aux dimensions et poids»).

#### **• Justification et objectifs de la proposition**

Le secteur du transport routier est essentiel pour faciliter le commerce et la mobilité, connecter les entreprises et les clients dans l'ensemble de l'UE et promouvoir la croissance économique et l'emploi. En fournissant les moyens de transporter les marchandises, il soutient de nombreuses industries, dont l'industrie manufacturière, la construction et le commerce de détail. Il est également crucial pour les interventions d'urgence. Le secteur a démontré le rôle essentiel qu'il jouait dans la distribution des fournitures essentielles et la fourniture de l'aide humanitaire ainsi que pour assurer la mobilité personnelle dans des situations d'urgence, telles que la pandémie de COVID-19 et la guerre d'agression menée par la Russie contre l'Ukraine.

Le transport routier joue un rôle clé dans le système de transport de marchandises: en effet, plus des trois quarts (77,4 %) des marchandises transportées à l'intérieur de l'UE le sont par voie terrestre<sup>2</sup>. Toutefois, il est à l'origine de plusieurs effets socio-économiques et environnementaux, notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES), la pollution atmosphérique et sonore, l'encombrement des routes, les risques pour la sécurité routière et l'usure des infrastructures routières. Les véhicules utilitaires lourds, tels que les camions et les autobus, sont responsables de 28 % des émissions de GES du transport routier (6 % des émissions globales de l'UE) et constituent une source majeure d'émissions d'oxydes d'azote (34 % des émissions d'oxydes d'azote du transport routier en 2020). Il s'agit également d'une source d'autres polluants atmosphériques tels que les particules<sup>3</sup>.

La directive 96/53/CE fixe les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules utilitaires lourds qui circulent sur les routes de l'UE et transportent des marchandises ou des passagers. Elle avait été initialement conçue pour garantir la libre circulation des marchandises et une concurrence loyale au sein du marché unique, améliorer la sécurité routière et prévenir les dommages causés aux infrastructures routières. Ces objectifs initiaux devaient être atteints en veillant à ce que les véhicules utilitaires lourds ne dépassent pas les limites susceptibles de compromettre la sécurité routière ou les infrastructures routières, à ce que les véhicules utilitaires lourds conformes puissent circuler librement au sein de l'UE et à ce que les transporteurs routiers puissent rivaliser sur un pied d'égalité en ce qui concerne la capacité de chargement de leurs véhicules. Les dernières modifications ultérieures de la directive, adoptées en 2015 et 2019<sup>4</sup>, ont introduit des aspects environnementaux dans la

---

<sup>1</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

<sup>2</sup> [Statistical pocketbook 2022 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1).

<sup>3</sup> [National air pollutant emissions data viewer 2005-2020](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&plugin=1).

<sup>4</sup> Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 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 (JO L 115 du 6.5.2015, p. 1), décision (UE) 2019/894 du Parlement européen et du Conseil du

directive afin de réduire la consommation d'énergie et les émissions de GES ainsi que de promouvoir le transport intermodal, dans le cadre duquel les marchandises sont transportées dans des unités de fret normalisées (telles que des conteneurs) par différents modes de transport. Pour ce faire, des règles ont été introduites afin d'autoriser des poids et/ou des dimensions plus élevés pour les véhicules économes en énergie et moins polluants, dans le but d'encourager l'adoption de systèmes de propulsion utilisant des carburants de substitution (y compris à émission nulle), d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et d'assurer l'interopérabilité avec d'autres modes de transport.

L'évaluation de la directive réalisée en 2022 a montré que cette dernière contribuait efficacement à promouvoir la sécurité routière, à protéger les infrastructures routières et à faciliter l'utilisation de véhicules routiers dans le cadre du transport intermodal conteneurisé, mais qu'elle n'était pas suffisante en ce qui concerne les aspects liés aux conditions de concurrence équitables et à la décarbonation.

Les problèmes de fragmentation du marché pour les véhicules plus longs et plus lourds et l'application inefficace et incohérente de la législation résultent en grande partie des lacunes de la directive. Le manque de clarté de certaines règles et l'absence d'autres règles dans la directive ont conduit à une mosaïque de règles et d'exigences nationales ainsi qu'à des interprétations et à des pratiques de contrôle divergentes. Ces problèmes entravent la libre circulation des véhicules utilitaires lourds au sein de l'UE, faussent la concurrence et entraînent des pertes d'efficacité opérationnelle et énergétique. Ils sont les principales causes de l'efficacité insuffisante de la directive en ce qui concerne ses objectifs consistant à assurer une circulation libre et efficace des marchandises et une concurrence loyale.

En ce qui concerne les aspects liés à la décarbonation, l'introduction de véhicules à émission nulle dans le parc de véhicules utilitaires lourds est actuellement très limitée. La flotte de camions de l'UE (de plus de 3,5 tonnes) reste largement dominée par les moteurs à combustibles fossiles: 96,3 % de l'ensemble des camions de l'UE fonctionnent au diesel et seulement 0,7 % de tous les camions fonctionnent avec des moteurs à combustion interne utilisant des carburants de substitution (gaz naturel et GPL). La part des camions électriques rechargeables, y compris les véhicules électriques et hybrides rechargeables, ne dépasse pas 0,2 %. Le taux annuel d'immatriculation de camions à émission nulle est passé de 0,6 % en 2016 à 7 % en 2020. Bien qu'il évolue dans la bonne direction, sa croissance n'est suffisamment rapide pour contribuer utilement à la réalisation de l'objectif du pacte vert pour l'Europe<sup>5</sup> consistant à réduire de 90 % les émissions de GES dues aux transports d'ici à 2050.

Les programmes-cadres européens pour la recherche et l'innovation soutiennent depuis 2007 les véhicules utilitaires lourds à émissions faibles ou nulles, les caractéristiques aérodynamiques et les défis en matière d'efficacité énergétique grâce à des partenariats spécifiques, avec l'initiative européenne en faveur des voitures vertes au titre du 7<sup>e</sup> PC, l'initiative européenne en faveur des véhicules verts dans le cadre d'Horizon 2020 et,

---

5 juin 2019 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil en ce qui concerne le délai fixé pour la mise en œuvre des règles spéciales relatives à la longueur maximale pour les cabines améliorant les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité (JO L 164 du 20.6.2019, p. 30) et règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

actuellement, le projet «Vers des transports routiers à émissions nulles» dans le cadre d'Horizon Europe. Des projets spécifiques ont permis de concrétiser certaines innovations, telles que les remorques motorisées à émission nulle et l'amélioration de l'aérodynamique<sup>6</sup>.

La faible utilisation des véhicules utilitaires lourds à émission nulle et des solutions d'économie d'énergie a de multiples causes sous-jacentes, les lacunes de la directive y contribuant de manière limitée. La directive ne prévoit pas d'incitations suffisantes pour que le secteur encourage les investissements dans les technologies à émission nulle, telles qu'un quota nécessaire pour les poids ou les dimensions afin de compenser le poids et/ou la taille de la technologie concernée et de garantir au moins la même capacité de chargement que les véhicules utilitaires lourds conventionnels fonctionnant avec des combustibles fossiles.

La présente proposition vise à résoudre trois problèmes qui ont été recensés: i) le faible taux d'utilisation des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, ii) la fragmentation du marché des véhicules plus longs et plus lourds et iii) l'application inefficace et incohérente de la législation. Ses principaux objectifs sont d'éliminer les obstacles et de renforcer les incitations à l'adoption de technologies à émission nulle et de dispositifs économes en énergie dans le secteur des véhicules utilitaires lourds, de faciliter davantage les opérations intermodales, de clarifier les règles relatives à l'utilisation de véhicules plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontières et de rendre l'application de la législation effective et efficace.

Dans sa communication intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir»<sup>7</sup>, la Commission a fait de la révision de la directive sur les poids et dimensions l'une des mesures clés susceptibles de stimuler efficacement la demande de véhicules à émission nulle et de promouvoir la coopération modale. Cela peut contribuer à stimuler la transition vers un système de transport «zéro pollution» dans l'UE et à promouvoir l'innovation dans ce secteur.

La présente proposition constitue un élément important de l'ensemble de mesures nécessaires à l'écologisation du transport routier. Afin de stimuler efficacement le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, celui-ci doit aller de pair avec le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement<sup>8</sup>, des normes CO<sub>2</sub> plus strictes, visant à atteindre des émissions nulles, pour les véhicules utilitaires lourds<sup>9</sup>, la mise en œuvre de systèmes de tarification routière fondés sur les performances des véhicules utilitaires lourds en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et l'inclusion du transport routier dans les systèmes d'échange de quotas d'émission. L'efficacité de la directive en ce qui concerne la promotion du transport intermodal de marchandises dépend dans une large mesure de la disponibilité et de la capacité d'autres modes de transport. La présente directive doit donc être complétée par d'autres initiatives législatives modales et intermodales adoptées conjointement dans le cadre du train de mesures sur l'écologisation du transport de marchandises, en particulier les mesures visant à mieux gérer et coordonner le trafic ferroviaire international et l'initiative relative à une méthode commune permettant aux entreprises de calculer leurs émissions de GES. La révision

---

<sup>6</sup> AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>), et TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> COM(2021) 559 final.

<sup>9</sup> COM(2023) 88 final.

prévue de la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>10</sup> (ci-après la «directive sur les transports combinés») renforcera également les effets de la présente proposition afin de favoriser la croissance du transport intermodal.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La révision de la directive sur les poids et dimensions est cohérente avec les autres initiatives législatives visant à réduire les émissions dues aux transports, à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations transfrontières et à promouvoir la coopération intermodale. En particulier, elle crée des synergies avec trois autres initiatives de la Commission:

- a) la proposition de révision de la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>11</sup> (ci-après la «directive sur les transports combinés») visant à encourager le recours au transport intermodal;
- b) la proposition de règlement établissant un cadre harmonisé pour les émissions de GES provenant des services de transport de marchandises et de voyageurs (initiative dite «CountEmissions EU»), qui vise à établir une méthode harmonisée pour mesurer les émissions de GES de porte à porte des opérations de transport, qui pourrait être utilisée par les entreprises de transport pour surveiller et comparer leurs services de transport;
- c) la proposition de règlement sur la planification et la gestion de la capacité ferroviaire visant à améliorer la fiabilité, la ponctualité et la disponibilité des services ferroviaires en optimisant l'utilisation des infrastructures ferroviaires et en améliorant leur intégration multimodale.

Bien que ces initiatives couvrent différents aspects modaux et intermodaux du cadre réglementaire régissant le transport terrestre, elles se complètent mutuellement afin de mettre en place un système de transport terrestre plus efficace et plus durable.

En outre, la directive 1999/62/CE (directive «Eurovignette»)<sup>12</sup>, en répondant à la nécessité d'internaliser les coûts externes du transport routier et en appliquant les principes du «pollueur-payeur» et de l'«utilisateur payeur», renforcera encore les incitations prévues par la directive sur les poids et dimensions afin de stimuler l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et d'encourager l'utilisation de remorques et semi-remorques économes en énergie, ainsi que l'inclusion du transport routier dans le système d'échange de quotas d'émission<sup>13</sup>.

La présente proposition est également cohérente avec la proposition de révision du règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant le règlement (UE) 2021/1153 et le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant le

---

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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).

<sup>12</sup> Directive 1999/62/CE du Parlement européen et du Conseil, du 17 juin 1999, relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures (JO L 187 du 20.7.1999, p. 42).

<sup>13</sup> COM/2021/551 final.

règlement (UE) n° 1315/2013<sup>14</sup>. Elle vise, entre autres, à moderniser le réseau routier en améliorant les normes de qualité, y compris en déployant des mécanismes de pesage intégrés dans les infrastructures routières. Ces mécanismes sont nécessaires pour mieux contrôler le respect des limites de poids maximal autorisé fixées dans la directive sur les poids et dimensions.

Dans le contexte de la mise en adéquation des caractéristiques d'un véhicule utilitaire lourd de transport de marchandises par route avec l'état et les capacités des infrastructures routières, les règles de la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2010/40/UE 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<sup>15</sup> en ce qui concerne le format et l'accessibilité des données relatives aux restrictions de poids, de longueur, de largeur et de hauteur sont également pertinentes et cohérentes avec la présente initiative.

En outre, la directive (UE) 2015/413 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière (directive relative à l'application transfrontalière des sanctions)<sup>16</sup> vise à améliorer la sécurité routière et à garantir l'égalité de traitement des chauffeurs, à savoir les contrevenants résidents et non-résidents. En mars 2023, la Commission a adopté une proposition législative<sup>17</sup> visant à modifier la directive relative à l'application transfrontalière des sanctions, en étendant son champ d'application à d'autres infractions en matière de sécurité routière, notamment l'«utilisation d'un véhicule en surcharge». Le mécanisme prévu par la directive pourrait donc être utilisé pour identifier les contrevenants et faciliter leur poursuite pour infraction aux règles de la directive sur les poids et dimensions.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Plus généralement, la présente proposition s'inscrit dans le cadre des objectifs généraux de la transformation écologique et numérique de l'économie de l'UE, et en particulier du plan d'action «zéro pollution», en facilitant l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle<sup>18</sup>. Elle est cohérente et contribue à l'objectif à long terme de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, tel qu'énoncé dans la communication sur le pacte vert pour l'Europe<sup>19</sup>, ainsi qu'à l'engagement pris par l'UE de réduire les émissions nettes de GES de 55 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, comme le prévoit la loi européenne sur le climat<sup>20</sup>. En outre, la révision envisagée est donc cohérente avec le paquet «Ajustement à l'objectif 55»<sup>21</sup>, qui comprend des efforts visant à réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles et à accroître le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution. En ce qui concerne l'efficacité énergétique, la proposition répond au Plan REPowerEU<sup>22</sup> de 2022, dont l'objectif principal est de réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles russes à la suite de la guerre d'agression menée par la Russie contre

---

<sup>14</sup> COM/2021/812 final.

<sup>15</sup> COM/2021/813 final.

<sup>16</sup> JO L 68 du 13.3.2015, p. 9.

<sup>17</sup> COM (2023)126.

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>19</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>20</sup> COM/2020/80 final.

<sup>21</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>22</sup> COM(2022) 230 final.

l'Ukraine et d'accélérer la transition écologique, y compris vers des véhicules à émission nulle, comme indiqué dans la proposition.

Il existe également des synergies évidentes entre cette initiative et le règlement (UE) 2019/1242, qui établit des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds<sup>23</sup>. Ce règlement fixe des exigences applicables aux constructeurs de véhicules pour des véhicules utilitaires lourds à émission nulle plus efficaces sur le plan énergétique. La proposition de révision du règlement, adoptée par la Commission le 14 février 2023<sup>24</sup>, étend le champ d'application à la quasi-totalité des véhicules utilitaires lourds nouvellement immatriculés et certifiés en rapport avec les émissions de CO<sub>2</sub> et fixe de nouveaux objectifs en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> à partir de 2030. Pour atteindre efficacement les objectifs et concrétiser les objectifs d'écologisation le plus rapidement possible, les normes CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds doivent être complétées par des mesures de facilitation ciblant la demande, en particulier la révision de la directive sur les poids et dimensions. Cela mettra en place les incitations appropriées pour que les opérateurs de transport investissent dans des véhicules utilitaires lourds plus propres.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

### **• Base juridique**

La base juridique de la proposition de directive modificative est l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE»). L'amélioration de l'efficacité et de la performance environnementale du transport routier, tout en garantissant la sécurité routière, est un objectif essentiel de la politique commune des transports.

Conformément à l'article 91, paragraphe 1, du TFUE, l'Union est habilitée à établir des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés entre les États membres ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres.

### **• Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

L'UE est déjà compétente pour fixer des limites aux dimensions et aux poids des véhicules utilitaires lourds utilisés dans les opérations transfrontières en vertu de l'adoption de la directive sur les poids et dimensions. Dans le même temps, la directive permet aux États membres d'autoriser les véhicules plus longs et/ou plus lourds à circuler sur leur propre territoire en fonction de leurs besoins et circonstances spécifiques.

Malgré ses efforts pour harmoniser les normes techniques, la directive présente des lacunes qui donnent lieu à des interprétations divergentes et à une application incohérente de ses dispositions par les États membres. Il en résulte une mosaïque d'exigences nationales fragmentées, ce qui entrave l'objectif de création d'un espace européen unique des transports. Une action de l'UE est nécessaire pour éliminer ces obstacles et garantir des opérations de transport efficaces, équitables et durables au sein du marché intérieur.

---

<sup>23</sup> Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) no 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

<sup>24</sup> COM(2023) 88 final.

En outre, la directive n'a pas encouragé efficacement l'adoption de carburants de substitution, de technologies économes en énergie et de transports intermodaux. Compte tenu de la nécessité de la décarbonation et des évolutions technologiques émergentes, une action supplémentaire de l'UE est nécessaire pour encourager et accélérer le déploiement des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, promouvoir l'innovation, améliorer la compatibilité avec d'autres modes de transport et contribuer aux objectifs d'écologisation.

La révision de la directive ne limite pas la capacité des États membres à tenir compte des circonstances locales et des opérations nationales. Une consultation publique a mis au jour un fort soutien à une action de l'UE visant à stimuler la coopération transfrontalière, à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et à améliorer les performances environnementales du secteur des transports.

L'évaluation de la directive reconnaît sa valeur ajoutée en ce qui concerne l'établissement de normes de l'UE pour les poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds dans les opérations transfrontières. Toutefois, elle met également en évidence des lacunes, telles que des vides juridiques et des normes obsolètes qui entravent le progrès technologique et les efforts de décarbonation. En l'absence d'action coordonnée de l'UE, les États membres devraient agir individuellement, ce qui entraînerait une fragmentation du marché, des distorsions de concurrence et des pratiques discriminatoires. En outre, les initiatives nationales sont insuffisantes à elles seules pour résoudre les problèmes à l'échelle de l'UE et atteindre les objectifs de décarbonation.

Une action de l'UE est donc essentielle pour résoudre efficacement ces problèmes, garantir le fonctionnement harmonisé du marché intérieur, promouvoir les performances environnementales et garantir de la stabilité pour permettre aux transporteurs routiers et aux constructeurs de véhicules utilitaires lourds de planifier leurs opérations à long terme.

- **Proportionnalité**

La proposition établit un juste équilibre entre la réalisation efficace des objectifs d'harmonisation, de décarbonation et d'application de la législation, tout en veillant à ce que les mesures proposées n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre les problèmes recensés ou atteindre l'objectif stratégique.

La proposition contribue à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport transfrontières et à renforcer efficacement l'application de la législation. Elle n'impose pas de coûts importants aux opérateurs et n'entraîne que quelques coûts d'investissement initiaux pour les États membres. Cette manière progressive et efficace d'atteindre les objectifs permettra une transition «écologique» sans heurts pour les autorités et les opérateurs.

Elle réalise un équilibre entre l'établissement de normes minimales au niveau de l'UE pour la décarbonation et l'application effective des règles en vigueur et la latitude laissée aux États membres pour instaurer des solutions plus ambitieuses, notamment en ce qui concerne les outils de contrôle de l'application.

La proportionnalité de la proposition repose sur une évaluation minutieuse de toutes les options stratégiques analysées dans le cadre de l'analyse d'impact accompagnant la présente proposition (pour plus de détails, voir les sections 7.4 et 8.1 du rapport d'analyse d'impact)<sup>25</sup>.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que la proposition consiste en plusieurs modifications de la directive sur les poids et dimensions, le futur instrument juridique devrait donc être une directive. Cela permet d'effectuer une harmonisation ciblée tout en laissant une certaine latitude aux États membres pour tenir compte des spécificités nationales.

La directive modifiée conservant sa structure et sa substance n'étant en rien affectée, une refonte n'est pas nécessaire.

### **3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

En 2022, la Commission a lancé une évaluation *ex post* afin d'évaluer la performance de la directive sur les poids et dimensions en ce qui concerne son efficacité, son efficience, sa pertinence, sa cohérence et sa valeur ajoutée européenne. Cette évaluation a immédiatement précédé l'analyse d'impact réalisée en vue de la révision de la directive. Elle a suivi les principes du programme «Mieux légiférer» de la Commission<sup>26</sup>.

L'évaluation a porté sur les effets de la directive sur le plan de la libre circulation des marchandises, de l'amélioration de l'efficacité énergétique, de la réduction des GES et de l'atténuation des risques pour la sécurité routière. Elle a également déterminé quelles étaient les règles qui étaient efficaces ou inefficaces, ainsi que les raisons de cette efficacité ou inefficacité. Elle a couvert la période allant de septembre 1997 au 31 décembre 2021.

Les principales conclusions de cette évaluation ont été les suivantes:

- (1) Une mosaïque de dérogations nationales et bilatérales, ainsi que d'exigences administratives, techniques et de sécurité régissant l'exploitation de véhicules plus lourds et/ou plus longs, a vu le jour, et ce, alors que la directive était censée permettre d'atteindre un niveau plus élevé d'harmonisation réglementaire;
- (2) L'utilisation de véhicules utilitaires lourds alimentés par du carburant de substitution et l'amélioration de l'aérodynamisme afin d'accroître l'efficacité énergétique des opérations de transport routier et de réduire les émissions de GES n'ont pas encore donné de résultats significatifs;
- (3) L'application des règles varie considérablement d'un État membre à l'autre au niveau du nombre de contrôles, de l'efficacité de la détection des infractions, des outils de contrôle et des pratiques;
- (4) Les restrictions de l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs pour le transport transfrontière ont été considérées comme la principale source d'inefficacité

---

<sup>25</sup> Rapport d'analyse d'impact accompagnant le document Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la 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 [SWD(2023) 445].

<sup>26</sup> SWD(2021) 305 final Mieux légiférer (europa.eu)

opérationnelle et énergétique, entraînant des charges et des coûts administratifs inutiles pour les transporteurs routiers;

- (5) Il existe certaines incohérences internes dans les règles de la directive sur les poids et dimensions, principalement en raison du fait que la directive tente d'équilibrer les différents objectifs poursuivis tout en reconnaissant les différences entre les États membres en ce qui concerne les normes d'infrastructure et les conditions d'exploitation;
- (6) La valeur ajoutée européenne a été reconnue lors de l'approbation de la directive, et les justifications de cette valeur ajoutée demeurent convaincantes, étant donné que la directive a permis aux entreprises de transport routier de bénéficier de conditions de concurrence équitables;
- (7) Les objectifs de la directive demeurent pertinents. Ses objectifs consistant à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport, à faciliter le transport intermodal et à garantir une concurrence loyale tout en préservant la sécurité routière et la protection des infrastructures continuent de refléter les besoins actuels et futurs et s'inscrivent bien dans l'objectif stratégique consistant à mettre en place un système de transport équitable, sûr, durable et résilient dans l'UE.

La principale conclusion de l'évaluation est que la directive n'a permis que partiellement d'atteindre ses objectifs, à savoir renforcer le marché intérieur, améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier et contribuer à la sécurité routière et à la protection des infrastructures routières. D'un côté, les normes techniques communes établies pour les véhicules utilitaires lourds ont permis des opérations transfrontières plus efficaces, plus sûres et plus équitables au sein du marché intérieur de l'UE. De l'autre côté, le nombre élevé de dérogations et d'exigences nationales établies par les États membres conformément à la directive a entraîné une fragmentation de certains segments du marché ainsi que des inefficacités opérationnelles. Bien que la directive ait contribué à accroître la part du transport intermodal conteneurisé et à améliorer la performance énergétique et opérationnelle des opérations dans les États membres en permettant l'utilisation de véhicules plus longs et plus lourds, sa contribution globale à l'efficacité énergétique des opérations de transport de marchandises dans l'UE, y compris grâce à l'adoption de dispositifs aérodynamiques et de systèmes de propulsion utilisant des carburants de substitution (y compris des systèmes à émission nulle), a été très limitée. La directive est considérée comme efficace pour promouvoir la sécurité routière et réduire l'usure des infrastructures.

#### • **Consultation des parties intéressées**

Des consultations des parties intéressées ont été menées en 2022 et 2023 au cours de l'évaluation *ex post* et de l'analyse d'impact, conformément aux principes du programme «Mieux légiférer». Des méthodes de consultation ouverte et ciblée ont été utilisées, de même que divers outils de consultation.

Ces activités avaient les objectifs suivants:

- (1) recueillir des informations et les avis des parties intéressées sur les principales questions liées à la mise en œuvre de la directive, sur les principaux problèmes et leurs facteurs ainsi que sur les modifications souhaitables du cadre réglementaire;
- (2) recueillir des contributions spécialisées (données et informations, avis d'experts) sur des aspects spécifiques du cadre réglementaire;

- (3) recueillir des informations et des avis sur les incidences potentielles des différentes mesures.

Les activités de consultation suivantes ont eu lieu en 2022:

- une consultation sur l'appel à contributions, de janvier à février 2022;
- une consultation publique ouverte, d'avril à juillet 2022;
- une enquête ciblant différents groupes de parties intéressées, de septembre à octobre 2022;
- deux ateliers, l'un destiné aux parties intéressées du secteur et l'autre aux États membres, en décembre 2022.

En outre, plusieurs réunions bilatérales et multilatérales ont été organisées avec différentes parties intéressées (des secteurs du transport routier, du transport ferroviaire et des transports combinés, des constructeurs de camions, des associations professionnelles, des autorités chargées des infrastructures routières et des autorités nationales), et plusieurs documents de prise de position ont été reçus et analysés tout au long de l'année 2022 et au cours du premier trimestre de 2023.

Parmi les parties intéressées consultées figuraient: les autorités chargées des infrastructures routières, les entreprises de transport routier, les associations professionnelles, les expéditeurs, les transitaires, les autorités nationales des États membres, les constructeurs de véhicules utilitaires lourds et les fabricants d'équipements d'origine, les autres parties intéressées concernées (issues de la société civile, d'organisations non gouvernementales et du monde universitaire) et le public.

Les principaux thèmes examinés lors des trois premières activités de consultation des parties intéressées ont largement suivi les différents éléments de la matrice d'évaluation, à savoir l'efficacité dans la réalisation des objectifs, l'efficacité, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée européenne.

L'absence de règles uniformes de l'UE en ce qui concerne le transport transfrontière entre les États membres qui autorisent l'utilisation de véhicules plus longs et plus lourds au titre de l'actuelle directive sur les poids et dimensions a été régulièrement citée dans les réponses à l'appel à contributions. Lors de la consultation publique ouverte, les répondants ont également souligné l'incapacité de la directive à traiter efficacement de la question de l'efficacité énergétique du transport routier. Dans l'ensemble, les parties intéressées ont confirmé les problèmes initialement recensés et leur dimension européenne, et ont largement soutenu les objectifs de la révision en matière de décarbonation, d'harmonisation et d'application effective de la législation. Les consultations des parties intéressées ont également suggéré des solutions potentielles aux problèmes recensés.

Les mesures de décarbonation, telles que le relèvement des poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds afin de compenser la taille et le poids des technologies à émission nulle ainsi que l'autorisation de l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs pour le transport transfrontière entre des États membres voisins qui autorisent les mêmes normes de poids ou de dimensions sur leur territoire, ont été largement soutenues par les parties intéressées. Dans le même temps, en raison de préoccupations quant aux effets sur les infrastructures routières et au risque de transfert modal rétrograde du rail vers la route, quelques États membres et parties intéressées du transport ferroviaire/intermodal ont exprimé leur réticence à l'idée d'autoriser l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs pour

des opérations transfrontières longue distance. Les incitations supplémentaires en faveur de l'écologisation, telles que l'augmentation du poids maximal des véhicules utilitaires lourds à émission nulle indépendamment du poids de la technologie à émission nulle utilisée et la prise en considération des remorques et semi-remorques en tant qu'unités de transport intermodal, ont été bien accueillies par tous les groupes de parties intéressées.

Les autorités et l'industrie ont également plaidé en faveur d'une harmonisation de la longueur chargée des transporteurs de véhicules et de la fixation d'un niveau minimal d'inspections pour les véhicules utilitaires lourds en surcharge. Les parties intéressées ont également soutenu fermement l'harmonisation et la simplification des procédures administratives relatives aux autorisations de transport de charges indivisibles.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Les travaux effectués par la Commission elle-même sur l'évaluation *ex post* et l'analyse d'impact ont été étayés par deux études externes réalisées par un consortium indépendant dirigé par Transport & Mobility Leuven et Ramboll Management Consulting. Ce consortium était également composé de Panteia, de LNEC, d'Apollo Vehicle Safety et d'experts individuels sous-traités.

Des données et des informations importantes ont été recueillies dans le rapport de mise en œuvre<sup>27</sup> élaboré par la Commission, avec le soutien technique du contractant externe COWI.

Au cours de l'évaluation *ex post* et de l'analyse d'impact, le groupe de pilotage interservices de la Commission, composé d'experts des domaines d'action pertinents de l'UE (environnement, climat, énergie, marché intérieur et emploi), a été régulièrement consulté.

En outre, les parties intéressées du secteur, y compris les développeurs de technologies vertes, les constructeurs automobiles, les associations sectorielles (de la route et du rail), les autorités routières et bien d'autres, ont été consultées.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition de modification de la directive sur les poids et dimensions est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact. Le projet de rapport a été soumis au comité d'examen de la réglementation le 26 avril 2023, et le comité a émis un avis favorable assorti de réserves le 26 mai 2023<sup>28</sup>. Le rapport a été adapté en conséquence afin de tenir compte des réserves ainsi que des observations plus détaillées du comité. L'analyse d'impact fournit une explication détaillée des options stratégiques, figurant à la section 5, tandis que la section 6 présente une analyse complète de l'incidence de toutes les options.

Trois options stratégiques ont été élaborées afin de remédier aux problèmes recensés et à leurs causes, avec une priorité donnée aux objectifs de décarbonation, d'harmonisation et d'application de la législation. Toutes les options contribuent à la réalisation des objectifs de l'initiative, mais avec des niveaux d'efficacité et d'efficience variables.

L'option stratégique A (OS-A) se compose de sept mesures stratégiques communes aux trois options. Elle met l'accent sur l'élimination des obstacles à l'adoption de véhicules à émission

---

<sup>27</sup> DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION Rapport sur la mise en œuvre des modifications de la directive 96/53/CE introduites par la directive (UE) 2015/719, [SWD(2023)70].

<sup>28</sup> Regulatory Scrutiny Board Opinion. Weights and Dimensions Directive [SEC(2023) 445].

nulle et de solutions d'économie d'énergie en relevant les poids et longueurs autorisés afin de compenser le poids et/ou la taille de ces technologies. Elle harmonise la longueur chargée des transporteurs de véhicules et clarifie les règles applicables à l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs (c'est-à-dire les véhicules utilitaires lourds de 44 tonnes et les systèmes modulaires européens) pour les opérations transfrontières et soutient tous les types d'opérations, y compris le transport intermodal non conteneurisé. L'OS-A encourage le développement du transport intermodal conteneurisé en relevant la taille maximale autorisée afin que des conteneurs de grande capacité puissent être utilisés sur les trajets routiers des opérations de transport intermodal. Elle renforce également l'application de la législation en établissant un niveau minimal de contrôles à effectuer par les États membres et impose des exigences minimales aux États membres désireux de mettre en œuvre des politiques d'accès intelligent afin d'assurer l'harmonisation et l'interopérabilité de ces systèmes dans l'ensemble de l'UE.

L'option stratégique B (OS-B) a un champ d'application plus large que l'OS-A. Elle reprend les sept mesures stratégiques communes en y ajoutant des mesures supplémentaires qui incitent davantage à l'adoption de véhicules à émission nulle en relevant la limite de poids maximale en vigueur pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle de 42 tonnes (jugée insuffisante pour compenser le poids de certaines technologies à émission nulle actuelles) à 44 tonnes, indépendamment du poids de la technologie à émission nulle utilisée. Cette mesure permet aux opérateurs de disposer d'une capacité de chargement supplémentaire dans le cas où la technologie à émission nulle diminuerait de poids et de taille. L'OS-B facilite en outre le transport intermodal en classant les camions, les remorques et les semi-remorques dans la catégorie des unités de transport intermodal qui bénéficieront de la même autorisation de poids supplémentaire de quatre tonnes que les véhicules routiers transportant des conteneurs ou des caisses mobiles. Cette option prévoit également une plus grande harmonisation des exigences administratives relatives à la délivrance d'autorisations pour le transport de charges indivisibles par des véhicules qui dépassent les limites de poids et de dimensions fixées dans la directive. Elle introduit également des mesures qui rendent l'application de la législation plus ciblée et plus efficace grâce à l'utilisation de mécanismes de pesage à installer dans les infrastructures routières. Afin de faciliter la transition vers des opérations à émission nulle, l'OS-B fixe une date cible après laquelle les véhicules utilitaires lourds plus lourds (44 tonnes), autorisés par l'OS-A pour une utilisation dans le transport transfrontière, devront être à émission nulle ou utilisés pour des opérations intermodales. L'OS-B offre des avantages aux opérateurs, mais elle nécessite des dépenses et des modifications réglementaires de la part des États membres.

L'option stratégique C (OS-C) comprend également les sept mesures stratégiques communes ainsi que des mesures supplémentaires relatives à l'harmonisation, à la décarbonation et à l'application de la législation. Elle étend le domaine opérationnel des systèmes modulaires européens (EMS) à l'ensemble du territoire de l'UE (sans se limiter, comme dans le cas de l'OS-B, aux États membres qui autorisent les EMS dans les transports nationaux), introduit des normes de sécurité et des prescriptions de qualification plus élevées pour la circulation des EMS, établit des corridors pour le transport de charges indivisibles et impose des obligations de mise en œuvre supplémentaires aux États membres. L'OS-C assure une plus grande efficacité opérationnelle, des bénéfices pour l'environnement ainsi que l'application des règles, mais s'accompagne d'un niveau d'intervention et de coûts plus élevés pour les États membres, liés à l'entretien et au renforcement des infrastructures routières, ainsi qu'à l'augmentation des coûts de mise en conformité pour les opérateurs.

Toutes les options stratégiques abordent les problèmes recensés et leurs facteurs et contribuent à la réalisation des objectifs spécifiques et principaux, mais avec un niveau d'efficacité et d'efficience différent.

L'analyse de l'efficacité des options stratégiques suggère que les avantages totaux, qui varient d'une option à l'autre, allant de 20 milliards d'EUR (OS-A) et 80,2 milliards d'EUR (OS-B) à 97 milliards d'EUR (OS-C), dépassent les coûts totaux, lesquels sont chiffrés entre 1,9 milliard d'EUR (OS-A), 6,5 milliards d'EUR (OS-B) et 15,1 milliards d'EUR (OS-C). L'OS-B affiche le rapport bénéfice/coût le plus élevé (12,3), suivi par l'OS-A (10,7) et l'OS-C (6,4).

Sur la base de la comparaison des trois options stratégiques en termes d'efficacité, d'efficience, de cohérence, de subsidiarité et de proportionnalité, l'analyse d'impact conclut que l'OS-B est l'option la plus appropriée. Elle est plus efficace que l'OS-A pour réaliser tous les objectifs spécifiques, avec seulement des coûts légèrement plus élevés à supporter à court terme par les autorités des États membres. L'OS-B est un peu moins efficace que l'OS-C, notamment en ce qui concerne l'application de la législation et la promotion de l'écologisation des véhicules plus longs et/ou plus lourds. Toutefois, l'OS-B semble plus réalisable et plus facile à mettre en œuvre que l'OS-C en ce qui concerne les conditions opérationnelles de la circulation de véhicules plus longs et/ou plus lourds (y compris le transport atypique) et les mesures de contrôle. L'OS-B assure un équilibre entre les objectifs à atteindre et les coûts et la proportionnalité de l'intervention, ainsi que la facilité de mise en œuvre.

La directive contribue directement à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 13 des Nations unies («Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions») <sup>29</sup>, avec 1 592,7 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées en 2030 et 54,6 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées en 2050. Entre 2025 et 2050, la proposition permettrait une réduction cumulée des émissions de CO<sub>2</sub> de 27,8 millions de tonnes (1,2 % des émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport de marchandises). Les coûts externes des émissions de CO<sub>2</sub>, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence, devraient diminuer de 3,5 milliards d'euros. Cette réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est stimulée par l'utilisation accrue de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, par la transition vers le transport intermodal et par la diminution du nombre de trajets (grâce à l'augmentation de la charge utile). Elle contribue également à la réalisation de l'objectif de développement durable n° 3 («Permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge») <sup>30</sup>, avec 5,1 tonnes d'émissions de NO<sub>x</sub> économisées en 2030 et 0,7 tonne d'émissions de NO<sub>x</sub> évitée en 2050, une tonne d'émissions de particules économisée en 2030 et 0,4 tonne d'émissions de NO<sub>x</sub> économisée en 2050, ainsi qu'une réduction des coûts externes des émissions sonores de 0,7 milliard d'euros (exprimée en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence) et 411 vies sauvées, cumulativement sur la période 2025-2050, par rapport au scénario de référence. Les vies sauvées (c'est-à-dire la réduction du nombre de décès dus aux accidents) sont rendues possibles par le passage au transport intermodal et par la diminution du nombre de trajets (due à l'augmentation de la charge utile).

---

<sup>29</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal13>

<sup>30</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal3>

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente proposition fait partie du programme de travail de la Commission pour 2022 au titre de l'annexe II (initiative REFIT), sous la rubrique «Un nouvel élan pour la démocratie européenne»<sup>31</sup>. Elle contribue de manière importante au programme REFIT en simplifiant et en alignant les exigences techniques et les procédures administratives appliquées par les États membres aux véhicules plus longs et/ou plus lourds circulant sur leur territoire et dans le cadre d'opérations transfrontières. L'initiative réduira la charge administrative pesant sur les opérateurs en raison d'exigences divergentes et coûteuses pour les autorisations de transport de charges atypiques ou indivisibles.

Les conséquences subies par les opérateurs qui se voient empêchés d'utiliser des véhicules plus longs et/ou plus lourds autorisés dans deux États membres voisins (ou plus) pour effectuer des opérations transfrontières entraînent une charge financière importante. Le manque de clarté des règles de la directive conduit à des interprétations nationales divergentes pour les opérations transfrontières de ces véhicules et se traduit par une mosaïque de pratiques. Dans certains cas, les opérateurs sont tenus de décharger partiellement le véhicule avant de franchir la frontière, tandis que dans d'autres, ils peuvent librement franchir la frontière en vertu d'accords bilatéraux entre les deux États membres. L'initiative éliminera l'insécurité juridique entourant les opérations de franchissement des frontières par des véhicules plus longs et/ou plus lourds (par exemple, les transporteurs de véhicules, les EMS et les véhicules utilitaires lourds de 44 tonnes) et la charge administrative qui en découle. De surcroît, en établissant des normes communes pour l'application des règles transfrontières, les opérateurs, les constructeurs et les autorités bénéficieront d'une plus grande sécurité juridique.

Grâce à l'introduction de règles et de conditions harmonisées pour les opérations transfrontières effectuées par des véhicules dépassant certains poids et certaines dimensions, l'initiative simplifiera et améliorera l'efficacité de la législation dans son ensemble. Elle réduira la charge réglementaire pesant sur les opérateurs et contribuera au fonctionnement harmonieux, équitable et sûr du marché intérieur du transport routier.

- **Application du principe «un ajout, un retrait»**

Ce principe consiste à compenser toute nouvelle charge pour les citoyens et les entreprises résultant des propositions de la Commission en supprimant une charge existante équivalente dans le même domaine d'action.

L'OS-B devrait entraîner des économies de coûts administratifs pour les transporteurs routiers en raison de la réduction du temps nécessaire à la préparation et à la présentation des demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles (1,2 milliard d'EUR, exprimé en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence), grâce à l'harmonisation des formulaires et des procédures de demande. Aux fins de l'application du principe «un ajout, un retrait», les économies annuelles de coûts administratifs sont estimées à 71,8 millions d'euros par an en raison d'une réduction du temps nécessaire à la préparation et à la présentation des demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles.

---

<sup>31</sup> COM(2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

## **Droits fondamentaux**

La proposition respecte les droits fondamentaux et observe les principes qui sont reconnus notamment par la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne<sup>32</sup>. Elle contribue à l'objectif de parvenir à un haut niveau de protection de l'environnement conformément au principe de développement durable énoncé à l'article 37 de la Charte CharteCharte

## **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition devrait entraîner des coûts d'ajustement pour la Commission. Ces coûts sont liés à l'établissement de normes techniques et opérationnelles pour l'échange d'informations sur le transport de charges indivisibles et à l'élaboration de normes relatives aux politiques d'accès intelligent (PAI).

L'établissement de normes techniques et opérationnelles pour l'échange d'informations sur le transport de charges indivisibles sera effectué en deux étapes. Dans un premier temps, une étude sera réalisée afin de compiler les éléments requis et proposer plusieurs options pour l'établissement des normes. Dans un deuxième temps, les conclusions de l'étude seront utilisées pour élaborer les normes avec l'aide d'un groupe d'experts. Le coût de l'étude initiale est estimé à 400 000 EUR. Deux ateliers en présentiel seront nécessaires. Le coût moyen d'un atelier de deux jours organisé par la Commission est estimé à 30 000 EUR. Les coûts d'ajustement ponctuels sont donc estimés à 460 000 EUR.

L'élaboration de normes pour les PAI se déroulera également en deux étapes. Dans un premier temps, une étude sera réalisée, suivie, dans un deuxième temps, de deux ateliers et de l'élaboration de normes avec l'aide d'un groupe d'experts. Le coût de l'étude est estimé à 400 000 EUR. Le coût moyen d'un atelier de deux jours organisé par la Commission est estimé à 30 000 EUR. Deux ateliers en présentiel de ce type seront nécessaires. La compensation octroyée aux experts participant aux réunions est estimée à 5 000 EUR pour chaque réunion. Les coûts d'ajustement ponctuels pour la mise en œuvre des systèmes de politiques d'accès intelligent sont donc estimés à 470 000 EUR.

## **5. AUTRES ÉLÉMENTS**

### **• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La Commission suivra et évaluera l'incidence réelle de la législation au moyen de différentes actions et d'un ensemble d'indicateurs lui permettant de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques et opérationnels. Les actions de suivi comprennent des rapports réguliers (2 fois par an) par les États membres sur le nombre et le type (aléatoire, ciblé et automatisé) de contrôles de conformité effectués, ainsi que sur le nombre et la catégorie d'infractions détectées. Sur la base de ces contributions nationales, la Commission élaborera tous les deux ans, à l'intention du Parlement européen et du Conseil, un rapport sur la mise en œuvre par les États membres des règles relatives aux poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds. Elle tirera des conclusions sur le respect par les États membres de leurs obligations en matière de contrôle de l'application et sur le respect, par les opérateurs, des règles relatives au poids des véhicules utilitaires lourds. La présentation de rapports réguliers facilitera également l'observation des tendances concernant les niveaux de conformité et d'efficacité des activités et des outils d'application de la législation. La Commission continuera de travailler avec le groupe d'experts sur les poids et les dimensions,

<sup>32</sup> JO C 326 du 26.10.2012, p. 391.

ce qui l'aidera à détecter et à examiner les cas d'interprétations divergentes des règles de l'UE relatives au poids et aux dimensions, ainsi que les exigences et pratiques nationales divergentes en matière de contrôle de l'application. L'objectif est d'établir des approches communes et de publier des orientations si nécessaire. En outre, les systèmes de suivi et d'information qui seront mis en place par les États membres contribueront à évaluer l'évolution de l'utilisation des EMS et de leur domaine opérationnel, le niveau de transport de charges indivisibles et les conditions opérationnelles nationales.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1<sup>er</sup> modifie la directive 96/53/CE du Conseil. Les principales règles qui modifient la directive de manière substantielle ou qui lui ajoutent de nouveaux éléments sont les suivantes:

*Article 1<sup>er</sup>, point 1*

L'article 1<sup>er</sup> est modifié afin d'actualiser les références à la législation 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 distincts destinés à ces véhicules.

*Article 1<sup>er</sup>, point 2*

L'article 2 est modifié afin d'aligner les définitions des termes «remorque» et «semi-remorque» et les procédures de mesure des dimensions maximales autorisées sur celles de la législation relative à la réception par type des véhicules, en ajoutant les définitions clés de «système modulaire européen» et de «transporteur de véhicule» ainsi que la définition de «plateforme eFTI» au titre du règlement (UE) 2020/1056<sup>33</sup>.

La définition de l'opération de transport intermodal et les références nécessaires à ce type de transport dans la version révisée de l'annexe I sont également modifiées afin de 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. Cela encouragera les transporteurs routiers à participer également au transport intermodal non conteneurisé.

*Article 1<sup>er</sup>, point 3*

L'article 4 est modifié comme suit:

- Afin d'apporter une clarté juridique sur la circulation des véhicules utilitaires lourds dépassant les limites de poids et de dimensions fixées dans la directive, il est confirmé au paragraphe 1, point c), que, lorsque les États membres font usage des dérogations nationales autorisées en vertu du paragraphe 2, cela n'autorise pas automatiquement l'utilisation de véhicules plus lourds et/ou plus longs pour effectuer des opérations transfrontières.

---

<sup>33</sup> 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).

- Le paragraphe 3 reflète le fait que le transport de charges indivisibles peut également entraîner des dépassements de poids et de dimensions. Il impose en outre aux États membres de simplifier et de rationaliser les procédures de délivrance d'autorisations nationales ou d'adoption de dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles afin de réduire au minimum la charge administrative pesant sur les opérateurs et d'éviter les retards. Il introduit également l'obligation pour les États membres de coopérer entre eux en ce qui concerne les exigences relatives à la signalisation ou au marquage des véhicules, et évite les obstacles disproportionnés sous la forme de prescriptions linguistiques nationales;
- Un nouveau paragraphe 4 *bis* définit les conditions de circulation des systèmes modulaires européens (EMS), qui peuvent être utilisés en dehors des programmes d'essai visés au paragraphe 5, et sans se limiter à leur rôle de garantie d'une concurrence loyale prévu à l'article 4, paragraphe 4, point b). Afin de garantir des conditions de concurrence équitables et l'absence de discrimination, ce nouveau paragraphe permet aux États membres d'autoriser les EMS en trafic national et international, pour autant que des conditions spécifiques soient remplies, notamment la mise à disposition des informations pertinentes aux transporteurs routiers de manière claire, accessible et transparente, au moyen d'un système d'information et de communication national unique mis en place par ces États membres;
- La modification du paragraphe 5 permet d'étendre la portée géographique des essais visant à tester, à évaluer et à introduire progressivement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes, y compris les EMS, en leur permettant d'être également menés par-delà les frontières, renforce leur caractère temporaire et fixe une période maximale de cinq ans pour de tels essais avec des EMS. Le nouvel alinéa prévoit que les États membres doivent mettre en place un système de suivi permettant d'exploiter, au niveau de l'UE, les enseignements tirés des technologies testées lors d'essais et de garantir la comparabilité des informations recueillies, y compris l'incidence des EMS;
- Un nouveau paragraphe 5 *bis* habilite la Commission à définir les ensembles minimaux de données et les indicateurs de performance que devront fournir les systèmes nationaux de suivi de l'utilisation des EMS et des essais.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 4*

Un nouvel article 4 *bis* est inséré, au titre duquel les États membres doivent mettre en place et gérer un système d'information et de communication national fournissant un point d'accès unique permettant aux opérateurs d'obtenir toutes les informations nécessaires au transport de charges indivisibles, d'utiliser les EMS dans les États membres qui leur permettent de le faire et de présenter des demandes d'autorisation pour le transport de charges indivisibles. Afin de faciliter davantage les procédures administratives, cette règle prévoit également que la Commission peut établir un formulaire de demande type commun pour les opérateurs de charges indivisibles et harmoniser davantage les règles et procédures relatives à la délivrance des autorisations.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 5*

Un nouvel article 4 *ter* supprime les obstacles artificiels à la circulation transfrontière des camions plus lourds qui empêchent d'améliorer l'efficacité opérationnelle, énergétique et

environnementale du transport routier dans le cadre de la transition vers des opérations à émission nulle. Il autorise temporairement l'utilisation de véhicules utilitaires lourds de 44 tonnes fonctionnant avec des combustibles fossiles pour les opérations internationales exclusivement routières entre les États membres qui acceptent ces véhicules plus lourds dans le transport national. Il autorise aussi temporairement l'utilisation de ces véhicules dans le transport intermodal, dans le cadre duquel le poids supplémentaire est autorisé. La période de transition est telle qu'elle garantit la disponibilité suffisante de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sur le marché, en donnant aux opérateurs le temps nécessaire pour renouveler leur flotte actuelle. La date d'expiration de cette mesure temporaire est liée à l'augmentation attendue de l'utilisation de véhicules à émission nulle, qui devrait représenter environ 50 % des nouvelles immatriculations, selon l'analyse figurant dans l'analyse d'impact accompagnant la proposition de la Commission visant à modifier le règlement (UE) 2019/1242 [SWD(2023) 88 final].

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 6*

Le paragraphe 1 modifié de l'article 6 met à jour les références aux règles de l'UE applicables, tandis que le paragraphe 5 modifié aligne la référence aux informations qui doivent figurer dans la preuve de la conformité avec les poids maximaux établis à l'annexe I.

Un nouveau paragraphe 7 ajouté à l'article 6 impose aux organisateurs d'opérations de transport intermodal de mettre à disposition les données pertinentes relatives au transport de marchandises par l'intermédiaire d'une plateforme d'informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI), conformément au règlement (UE) 2020/1056, et exige que ces informations soient accessibles aux autorités compétentes.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 7*

Un article 8 *ter* modifié met à jour les références aux règles de l'UE applicables en matière de réception par type.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 8*

Avec peu de possibilités d'amélioration de leur performance énergétique, les transporteurs de véhicules à carrosserie ouverte sont actuellement autorisés dans la majorité des États membres à dépasser la longueur maximale autorisée pour les chargements en porte-à-faux, ce qui augmente considérablement leur capacité de chargement. Un nouvel article 8 *quater* harmonise les règles relatives aux charges en porte-à-faux pour ces véhicules et confirme la légalité de leur utilisation dans le transport international.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 9*

Un article 9 *bis*, paragraphe 1, modifié précise que le dépassement de la longueur maximale prévu pour les cabines allongées peut être défini de manière à permettre l'inclusion de technologies à émission nulle, telles que les batteries et les réservoirs d'hydrogène, dans les véhicules équipés de cabines allongées. Il met également à jour la référence aux règles de l'UE applicables en matière de réception par type figurant au paragraphe 2.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 10*

En remplaçant l'article 10 *ter* et aussi en incluant les modifications nécessaires dans la version révisée de l'annexe I, la proposition prévoit des dérogations aux poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds à émission nulle qui compensent le poids et l'espace des systèmes de propulsion à émission nulle et des équipements connexes. En outre, avec les modifications apportées à l'annexe I, la proposition supprime la condition selon laquelle le poids supplémentaire maximal pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle est limité au poids de la technologie à émission nulle.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 11*

L'article 10 *quater* est modifié à la suite de l'ajout d'un nouveau paragraphe à l'article 10 *ter*, afin de préciser que la possibilité de longueurs maximales visée à cette disposition est également soumise, le cas échéant, à l'article 10 *ter*, paragraphe 2.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 12*

L'article 10 *quinquies* tient compte du déploiement minimal des systèmes de pesage en mouvement dans le réseau de transport routier transeuropéen envisagé dans la proposition de règlement sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport. Cela garantit la cohérence externe entre les deux instruments juridiques et soutient les exigences en matière d'application de la législation énoncées dans cet article. L'article 10 *quinquies*, paragraphe 2, fixe également un niveau minimal concernant les contrôles de conformité à effectuer par les États membres, y compris les contrôles de nuit.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 13*

Un nouvel article 10 *quinquies bis* fixe des conditions minimales communes pour le déploiement volontaire de systèmes de politiques d'accès intelligent par les États membres et veille à ce qu'ils soient alignés sur le cadre juridique établi par la directive 2010/40/UE, en particulier en ce qui concerne l'échange de données pertinentes en temps réel. Il précise en outre que ces régimes sont conçus comme un outil permettant de mieux faire respecter les règles de circulation et ne devraient pas donner lieu à des restrictions discriminatoires ou disproportionnées à la libre circulation des biens et des services qui entraveraient le bon fonctionnement du marché intérieur.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 14*

En modifiant l'article 10 *septies* et en apportant les modifications nécessaires à l'annexe I, la hauteur maximale des véhicules ou des ensembles de véhicules transportant des conteneurs d'une hauteur extérieure standard de 9 pieds 6 pouces (conteneurs de grande capacité) est augmentée afin de faciliter le développement du transport intermodal.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 15*

L'article 10 *octies* précise les informations nécessaires pour évaluer les performances de la directive de manière adéquate et régulière, évaluer son incidence sur le système de transport dans son ensemble et surveiller les essais et les programmes déployés dans les États membres afin de s'assurer qu'ils profitent à l'UE, sans créer de charge inutile ou injustifiée pour les États membres. La Commission introduira un formulaire de déclaration standardisé au format

électronique afin de faciliter les obligations de déclaration des États membres et de garantir la comparabilité des informations fournies.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 16*

L'article 10 *nonies*, paragraphe 2, précise que le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en vertu de cette disposition couvre également les actes délégués visés à l'article 4, paragraphe 5 *bis*.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 17*

Un nouveau paragraphe 4 à l'article 10 *decies* fait référence à la procédure que la Commission devrait suivre pour adopter des actes d'exécution d'application immédiate, adaptés aux dispositions d'urgence.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 18*

L'article 10 *undecies* est supprimé car la Commission s'est déjà acquittée de l'obligation qui lui incombe en vertu de cet article en publiant le rapport en question.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 19*

L'article 10 *duodecies* introduit une disposition d'urgence afin d'offrir aux États membres la flexibilité nécessaire pour faire face aux situations de crise, y compris celles qui se produisent en dehors de l'UE. La clause d'urgence peut être utilisée temporairement pour accorder des dérogations aux règles énoncées dans la directive, soit par des États membres individuels, soit, lorsqu'elles concernent plusieurs États membres, par la Commission au moyen d'actes d'exécution d'application immédiate.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 20*

L'annexe I est remplacée afin d'apporter les modifications nécessaires à certaines valeurs de certains types de véhicules utilitaires lourds, y compris celles visées ci-dessus et concernant les articles 2, 10 *ter* et 10 *septies*, paragraphe 1, et de clarifier les valeurs figurant à l'annexe. Les modifications apportées aux valeurs concernent la hauteur supplémentaire pour les véhicules transportant des conteneurs de grande capacité, le poids maximal des véhicules à moteur à 5 essieux et la quantité fixe de poids supplémentaire et de poids supplémentaire par essieu pour les véhicules à émission nulle.

#### *Article 1<sup>er</sup>, point 21*

L'annexe III est modifiée afin de mettre à jour la référence aux règles de l'UE applicables.

#### *Article 2*

Un nouveau point vi) est inséré à l'article 2, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2020/1056 afin d'appliquer le présent règlement aux exigences en matière d'informations réglementaires énoncées à l'article 6, paragraphe 6, de la directive 96/53/CE.

*Article 3*

L'article 3 précise le délai de transposition de la directive modifiée par les États membres.

*Article 4*

L'article 4 précise la date d'entrée en vigueur de la directive modifiée, à savoir le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

*Article 5*

L'article 5 précise que les États membres sont destinataires de la directive modifiée.

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**

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<sup>34</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>35</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 96/53/CE du Conseil<sup>36</sup> 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»*<sup>37</sup>, la Commission indique clairement que, pour contribuer à la réalisation de l'objectif du pacte vert pour l'Europe<sup>38</sup> 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

---

<sup>34</sup> JO C du , p. .

<sup>35</sup> JO C du , p. .

<sup>36</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

<sup>37</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>38</sup> COM(2019) 640 final.

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.
- (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<sup>39</sup> et le règlement (UE) 2019/2144<sup>40</sup> 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.

---

<sup>39</sup> 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) n° 715/2007 et (CE) n° 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) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

<sup>40</sup> 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) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

- (6) Les dispositions de la directive 96/53/UE complètent la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>41</sup> 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.
- (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 dérogations nationales 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 des opérations transfrontières.
- (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 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.
- (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. 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

---

<sup>41</sup> 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).

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, notamment en fournissant 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 incidences de l'utilisation des EMS sur la sécurité routière, les infrastructures routières et 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.

- (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.
- (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, leurs demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles dans l'État membre concerné.
- (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, il est nécessaire d'éliminer

progressivement l'utilisation de ces camions plus lourds fonctionnant avec des combustibles fossiles, à partir de 2035, lorsque 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. 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.

- (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<sup>42</sup>. 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<sup>43</sup> (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.
- (14) Les transporteurs de véhicules 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.
- (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.

---

<sup>42</sup> 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).

<sup>43</sup> 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).

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.

- (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.
- (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 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 dans le réseau de transport routier transeuropéen. 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.
- (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 afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité dans l'ensemble de l'UE, notamment en ce qui concerne l'accessibilité et le format des données pertinentes à échanger. 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.

- (19) Afin de promouvoir le développement du système de transport multimodal, il convient de faciliter davantage le transport conteneurisé en relevant la hauteur maximale des véhicules routiers de manière à ce qu'ils puissent transporter des conteneurs de grande capacité.
- (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.
- (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<sup>44</sup>. 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.

---

<sup>44</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (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 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) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>45</sup>.
- (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.
- (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<sup>46</sup>, 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:

---

<sup>45</sup> 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).

<sup>46</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

1) L'article 1<sup>er</sup> 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<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> et de leurs remorques de catégorie O et des véhicules à moteur des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et de leurs remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, 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) n° 715/2007 et (CE) n° 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) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 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,»;

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 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,»;
- 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 1<sup>er</sup> 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 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 coopèrent pour éviter le foisonnement des marquages et de la signalisation des véhicules et pour encourager le recours aux pictogrammes plutôt qu'au texte. Ils n'imposent pas d'exigences linguistiques en ce qui concerne le transport de charges indivisibles.

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 n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de celles indiquées à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 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.»;

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) 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 un système de suivi et évaluent l'incidence 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.

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 la Commission.»;

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. En particulier, les essais relatifs aux systèmes modulaires européens sont autorisés pour une période maximale de cinq ans. Le nombre d'essais n'est pas limité. Les États membres en informent la Commission.

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 systèmes de suivi mis en place par les États membres comme prévu au paragraphe 4 bis, point d), et au paragraphe 5 du présent article.»;

f) le paragraphe 7 est supprimé.

4) Les articles 4 bis et 4 ter 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.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution instaurant un formulaire de demande type commun et harmonisant les règles et procédures relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires mentionnées au paragraphe 1 du présent article et à l'article 4, paragraphe 3. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

#### 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 1<sup>er</sup> 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).»;

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.

Le porte-à-faux ou le support de charge des transporteurs de véhicules ne doit pas faire saillie par rapport au chargement. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 0,5 mètre, à condition que le premier essieu du véhicule transporté repose sur la structure de la remorque. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 1,5 mètre, à condition que le premier essieu du véhicule transporté repose sur la structure de la remorque.».

- 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. 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.

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.

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:

11) «Article 10 *quater*

12) 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, 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.».

13) 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 les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui sont susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour garantir le respect des exigences de la présente directive. Ces mesures de poids peuvent être prises à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4.

Si un État membre choisit d'installer des systèmes automatiques 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) n° 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 systèmes automatiques sont utilisés pour établir des 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.

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) n° 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 n° 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:
- c) «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.».
- 14) 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 à ce que ses systèmes soient conformes à la directive n° 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil\*. En particulier, les États membres veillent à ce que les données relatives à ces systèmes 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\*\*.

3. Lorsqu'un État membre met en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, il:

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

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.

---

\* 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).».

15) 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».

16) 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 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;

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 (autorisation ponctuelle ou autorisation 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, présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, au plus tard 13 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.

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.».

17) À l'article 10 *nonies*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 5 *bis*, et à l'article 10 *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.».

18) 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) n° 182/2011 s'applique.».

19) L'article 10 *undecies* est supprimé.

20) 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.

Toute dérogation de ce type est dûment motivée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement sur son site internet officiel les informations relatives à la dérogation accordée.

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 ou du bien-être 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.».

- 21) L'annexe I est remplacée par l'annexe de la présente directive.
- 22) 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], 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.

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 Strasbourg, le

*Par le Parlement européen*  
*La présidente*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### **1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

#### **1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative**

#### **1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)**

#### **1.3. La proposition/l'initiative porte sur:**

#### **1.4. Objectif(s)**

*1.4.1. Objectif général / objectifs généraux*

*1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)*

*1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendus*

*1.4.4. Indicateurs de performance*

#### **1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

*1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

*1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

*1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires*

*1.5.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

*1.5.5. Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

#### **1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative**

#### **1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)**

### **2. MESURES DE GESTION**

#### **2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu**

#### **2.2. Système(s) de gestion et de contrôle**

*2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

*2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

*2.2.3. Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

#### **2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités**

- 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**
- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**
- 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits**
  - 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels*
  - 3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels*
  - 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*
    - 3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines*
  - 3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
  - 3.2.5. Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes**

## 1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

### 1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

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.

### 1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s)

Mobilité et transports

### 1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

**une action nouvelle**

**une action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**<sup>47</sup>

**la prolongation d'une action existante**

**une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

### 1.4. Objectif(s)

#### 1.4.1. Objectif général / objectifs généraux

Les objectifs généraux de la présente initiative sont d'améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier dans le contexte plus large du renforcement des ambitions de l'UE en matière d'environnement et de climat d'ici à 2030 et de la neutralité climatique de l'UE d'ici à 2050, ainsi que de garantir la libre circulation des marchandises et une concurrence loyale sur le marché intérieur du transport routier.

#### 1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

##### Objectif spécifique

La présente initiative poursuit trois objectifs spécifiques:

1. Éliminer les obstacles à l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et de dispositifs économes en énergie et encourager le transport intermodal.

2. Harmoniser les règles relatives aux poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds dans les opérations transfrontières.

3. Améliorer l'application des règles transfrontières, y compris à des fins de sécurité routière.

Ces objectifs doivent être atteints tout en préservant l'équilibre entre les exigences relatives à l'entretien des infrastructures, à la sécurité routière et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants résultant du système de transport.

<sup>47</sup> Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

### 1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendus*

*Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.*

En fournissant des incitations fortes aux transporteurs routiers, sous forme d'une capacité de chargement supplémentaire pour les véhicules utilitaires lourds à émission nulle et pour tous les types de véhicules participant à des opérations intermodales, la proposition accélérera l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et favorisera la croissance du transport intermodal. De fait, la part des véhicules à émission nulle dans l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds et des activités de transport des véhicules utilitaires lourds à émission nulle va augmenter pour atteindre, d'ici à 2050, une part d'environ 90 % du nombre total de tonnes-kilomètres parcourues. La proposition permettra également d'effectuer la transition du transport exclusivement routier au transport intermodal, qui devrait croître d'environ 21 milliards de tonnes-kilomètres en 2030 et 26 milliards de tonnes-kilomètres en 2050, par rapport au scénario de référence.

En harmonisant les règles applicables à l'utilisation de véhicules plus longs/plus lourds dans les opérations transfrontières et en rationalisant les procédures de demande d'autorisation si nécessaire, la proposition réduira les charges administratives pour les opérateurs et améliorera l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de ces véhicules. Les économies nettes pour les opérateurs sont estimées à 45 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

En améliorant le suivi et l'application de la législation, la proposition empêchera la circulation de véhicules utilitaires lourds en surcharge et d'autres véhicules utilitaires lourds non conformes sur les routes de l'UE, en éliminant ainsi les risques pour la sécurité routière posés par ces véhicules, et les distorsions de concurrence.

Entre 2025 et 2050, la proposition permettra une réduction cumulée des émissions de CO<sub>2</sub> de 27,8 millions de tonnes (1,2 % des émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport de marchandises). Les coûts externes des émissions de CO<sub>2</sub>, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence, devraient diminuer de 3,5 milliards d'euros.

La proposition devrait entraîner une réduction des coûts externes liés aux décès d'environ 0,9 milliard d'EUR grâce aux 411 vies sauvées, cumulativement sur la période 2025-2050, par rapport au scénario de référence.

### 1.4.4. *Indicateurs de performance*

*Préciser les indicateurs permettant de suivre l'avancement et les réalisations.*

La Commission suivra et évaluera les incidences réelles de la directive au moyen de différentes actions et d'un ensemble d'indicateurs permettant de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques et opérationnels.

Les progrès accomplis dans l'élimination des obstacles au marché intérieur seront mesurés par le nombre d'exigences nationales supprimées et par le suivi des réductions des coûts administratifs et opérationnels liées à la rationalisation des procédures d'autorisation et à la facilitation des opérations transfrontières. Les informations pertinentes seront collectées auprès des principales parties intéressées, y compris les associations de transporteurs et les organisations de transport de charges atypiques, et les statistiques seront obtenues auprès des autorités nationales compétentes.

L'efficacité des efforts d'encouragement de l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et de dispositifs économes en énergie sera évaluée sur la base de l'augmentation du nombre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle immatriculés, du volume des ventes et de leur part dans l'ensemble du parc de véhicules utilitaires lourds et de l'augmentation des ventes de véhicules utilitaires lourds équipés de dispositifs économes en énergie. Les informations pertinentes seront collectées à partir de statistiques provenant des États membres, des constructeurs automobiles et des associations de transporteurs.

Les progrès accomplis dans la promotion des opérations intermodales seront suivis au moyen d'une analyse de l'augmentation du volume des opérations intermodales, de l'augmentation du nombre de transporteurs participant à des opérations intermodales et de l'augmentation du volume de transport de conteneurs de grande capacité. Les informations seront recueillies auprès des organisations sectorielles et sur la base des statistiques officielles relatives aux volumes d'opérations par mode de transport et de l'évolution des parts modales du transport de marchandises. Les données pertinentes peuvent également être collectées sur les plateformes eFTI, qui contiennent des informations sur le transport de marchandises.

Enfin, l'amélioration de l'efficacité du contrôle de l'application de la législation sera examinée en évaluant les mesures d'exécution. Des données sur le nombre d'inspections, les infractions détectées, le taux de détection, les sanctions infligées et les taux de conformité, ainsi que sur le nombre et les types de systèmes de pesage en mouvement installés seront collectées auprès des autorités nationales, en particulier des services répressifs. Les parties intéressées peuvent également fournir des informations sur la cohérence et l'efficacité des pratiques en matière de contrôle de l'application de la législation.

## **1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative**

### *1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

La directive proposée devrait entrer en vigueur en 2025.

Parmi d'autres mesures d'harmonisation et de contrôle, la directive prévoit i) de fixer des exigences administratives et de sécurité minimales pour le transport de charges indivisibles et ii) d'établir des principes communs pour la mise en œuvre volontaire de politiques d'accès intelligent. Ces deux actions supposeront des actions préparatoires qui seront menées au cours de la période 2025-2027. Chaque action impliquera la réalisation d'une étude externe et l'organisation d'ateliers avec les experts du domaine. Un financement pour les deux études et quatre ateliers avec des experts sera nécessaire pour la période 2025-2027.

### *1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

L'évaluation *ex post* de la directive a confirmé la valeur ajoutée apportée par l'action de l'UE en établissant des normes communes pour les véhicules utilitaires lourds circulant sur les routes de l'UE. Toutefois, les lacunes de la directive, y compris des vides juridiques et des normes obsolètes, entravent le déploiement à grande échelle

des technologies de décarbonation et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle du transport transfrontière. L'absence d'action coordonnée de l'UE entraînerait une fragmentation accrue du marché, des distorsions de concurrence et des pratiques de contrôle discriminatoires. Tout cela affaiblirait les incitations au déploiement de véhicules à émission nulle et de technologies économes en énergie. Les initiatives prises aux niveaux national, local et sectoriel ne suffiront pas pour résoudre les problèmes à l'échelle de l'UE avec leurs facteurs sous-jacents ni pour contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs de décarbonation. L'action de l'UE est donc nécessaire pour apporter une clarté juridique quant aux règles applicables aux opérations transfrontières effectuées par des véhicules plus longs/plus lourds, pour créer des incitations plus fortes en faveur de l'adoption de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et de la croissance du transport intermodal, ainsi que pour garantir une application transfrontière plus efficace et plus cohérente des règles en vigueur.

### 1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

La directive initiale adoptée en 1996 a été modifiée par la suite en 2002 par la directive 2002/7/CE et en 2015 par la directive (UE) 2015/719. La révision de 2002 a harmonisé les dimensions maximales autorisées des autobus en trafic national et international, afin de permettre un transport fluide de personnes par route au sein de l'UE. La révision de 2015 prévoyait certaines dérogations aux poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules et des ensembles de véhicules, afin d'encourager l'adoption de systèmes de propulsion utilisant des carburants de substitution, d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et d'assurer l'interopérabilité avec d'autres modes de transport. La réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que l'amélioration de la sécurité routière et du confort des chauffeurs dans le transport commercial (de marchandises) étaient les principaux objectifs de ces dérogations.

Une évaluation de la directive en vigueur réalisée en 2022 a toutefois montré que cette dernière contribue efficacement à promouvoir la sécurité routière, à protéger les infrastructures routières et à faciliter l'utilisation de véhicules routiers dans le cadre du transport intermodal par conteneurs, mais qu'elle ne suffit pas à garantir une concurrence loyale ni à encourager l'utilisation de technologies et de dispositifs à émission nulle et économes en énergie.

L'évaluation a conclu que les incitations visant à améliorer l'efficacité énergétique des opérations de transport routier et à réduire les émissions de GES étaient insuffisantes et qu'elles ne reflétaient pas les conséquences pratiques qui découlent de l'utilisation de nouvelles technologies à émission nulle, qui peuvent être plus lourdes et plus volumineuses que les technologies des moteurs à combustion. Les dérogations nationales autorisant la circulation de véhicules plus longs et/ou plus lourds ont également donné lieu à une mosaïque de règles divergentes, ce qui entrave la circulation transfrontière des véhicules utilitaires lourds au sein de l'UE et entraîne des pertes d'efficacité opérationnelle et énergétique. Ce mélange d'exigences nationales et de l'UE ainsi que d'accords bilatéraux, conjugué à des incertitudes juridiques, s'est également soldé par une application inefficace et incohérente de la législation, en particulier en matière de transport transfrontière.

Ces conclusions ont confirmé la nécessité d'éliminer les obstacles réglementaires et techniques et d'encourager davantage l'adoption de technologies à émission nulle et de dispositifs économes en énergie dans le secteur des véhicules utilitaires lourds, de

faciliter davantage les opérations intermodales, d'harmoniser et de préciser les règles relatives à l'utilisation des véhicules utilitaires lourds plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontières et de rendre l'application de la législation efficace, efficiente et cohérente dans l'ensemble de l'UE.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La proposition est compatible avec le cadre financier pluriannuel. Le financement de l'UE sera nécessaire pour couvrir les dépenses opérationnelles liées aux activités de soutien à l'élaboration de normes communes concernant l'autorisation du transport atypique et à la mise en œuvre harmonisée de systèmes de politiques d'accès intelligent dans l'ensemble de l'UE.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Les incidences budgétaires de la proposition sont très limitées. Elles prennent la forme du financement de l'analyse de soutien externe standard et des activités de consultation d'experts nécessaires à l'établissement d'exigences techniques communes garantissant une application cohérente des règles applicables au secteur des véhicules utilitaires lourds dans l'UE.

## 1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

durée limitée

En vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA

Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA jusqu'en AAAA pour les crédits de paiement.

durée illimitée

Mise en œuvre avec une période de montée en puissance de AAAA jusqu'en AAAA, puis un fonctionnement en rythme de croisière au-delà.

## 1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)<sup>48</sup>

Gestion directe par la Commission

dans ses services, y compris par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;

par les agences exécutives

Gestion partagée avec les États membres

Gestion indirecte en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;

à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);

à la BEI et au Fonds européen d'investissement;

aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;

à des établissements de droit public;

à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;

à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;

à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.

*Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

<sup>48</sup> Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. MESURES DE GESTION

### 2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

*Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.*

Les tâches seront directement mises en œuvre par la DG MOVE, à la suite du cycle annuel de planification et de suivi, y compris la communication des résultats par l'intermédiaire du rapport annuel d'activité de la DG MOVE.

### 2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

#### 2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

L'unité de la DG MOVE chargée de la politique des transports routiers suivra la transposition et la mise en œuvre de la directive proposée. Les dépenses seront exécutées en gestion directe, en pleine application des dispositions du règlement financier et de la décision C(2007)5858 de la Commission du 5 décembre 2007 relative au remboursement des frais des experts externes invités aux réunions, ainsi que de toute révision éventuelle de ces règles. Le financement sera assuré au moyen de marchés publics et sous la forme d'un remboursement des frais des experts. La stratégie de contrôle des achats et des subventions au sein de la DG MOVE prévoit des contrôles juridiques, opérationnels et financiers ex ante spécifiques en ce qui concerne les procédures ainsi qu'en ce qui concerne la signature de contrats et de conventions. En outre, les dépenses effectuées pour l'acquisition de biens et de services sont également soumises, au besoin, à des contrôles financiers *ex post*.

#### 2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

Les prestataires de services potentiels engagés au titre de contrats-cadres sont considérés comme des contractants à faible risque. Les risques potentiels seraient donc couverts par les mécanismes existants du règlement financier et atténués par l'ensemble de contrôles internes de la DG MOVE (contrôles juridiques et financiers ex ante systématiques et audits ex post des dépenses tels que définis dans les programmes d'audit annuels). En ce qui concerne le remboursement des frais des experts, les principaux contrôles visant à atténuer les risques intrinsèques relatifs à la fiabilité et à la validité des demandes sont effectués au moyen de l'AGM, un outil en ligne pour la planification, l'organisation et le traitement des remboursements des frais liés aux réunions auxquelles participent des experts externes. Des contrôles appropriés seront également mis en place afin d'atténuer le risque potentiel de conflit d'intérêts.

#### 2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût/efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds gérés concernés»), et évaluation du niveau attendu de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

Compte tenu de la portée et du montant limités du financement de l'UE à fournir, et étant donné que les bénéficiaires des fonds de l'UE sont jugés présenter un faible risque, cette initiative ne devrait pas entraîner de coûts de contrôle allant au-delà du coût actuel des contrôles de la DG MOVE. Le risque d'erreur lors du paiement et lors de la clôture devrait rester inférieur à 2 %.

### 2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

*Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, au titre de la stratégie antifraude par exemple.*

Les mesures habituelles de prévention et de protection de la Commission s'appliqueraient, en particulier les suivantes:

– le contrôle du paiement de tout service est effectué par le personnel de la Commission avant le paiement, compte tenu de toute obligation contractuelle, des principes économiques et des bonnes pratiques financières ou de gestion. Des dispositions antifraude (surveillance, exigences en matière de rapports) seront introduites dans toutes les conventions de subvention et tous les contrats conclus entre la Commission et les bénéficiaires de tous paiements;

– pour lutter contre la fraude, la corruption et d'autres activités illégales, les dispositions du règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et le Parquet européen institué par le règlement (UE) 2017/1939 du Conseil s'appliquent sans restriction.

La Commission maintient en outre une robuste stratégie antifraude, la CAFS, actuellement en cours de révision.

La DG MOVE a adopté une stratégie antifraude (SAF) révisée en 2020. La SAF de la DG MOVE se fonde sur la stratégie antifraude de la Commission et sur une évaluation spécifique des risques, réalisée en interne pour déterminer les domaines les plus vulnérables à la fraude, les contrôles déjà en place et les actions nécessaires pour améliorer la capacité de la DG MOVE à prévenir, détecter et corriger toute fraude.

Les dispositions contractuelles applicables aux marchés publics garantissent que les services de la Commission, y compris l'OLAF, sont en mesure de mener des audits et des contrôles sur place, en utilisant les dispositions standards recommandées par l'OLAF.

**3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**

**3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**

Lignes budgétaires existantes

*Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.*

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND <sup>49</sup>	de pays AELE <sup>50</sup>	de pays candidats et pays candidats potentiels <sup>51</sup>	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	02 20 04 01	CD	NON	NON	NON	NON
7	20 02 06 02	CD	NON	NON	NON	NON

<sup>49</sup> CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

<sup>50</sup> AELE: Association européenne de libre-échange.

<sup>51</sup> Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

### 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

#### 3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

<b>Rubrique du cadre financier pluriannuel</b>	1	Marché unique, innovation et numérique
------------------------------------------------	---	----------------------------------------

DG MOVE			2025	2026	2027	TOTAL
• Crédits opérationnels						
Ligne budgétaire <sup>52</sup> 02 20 04 01	Engagements	(1a)	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Paiements	(2a)	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques <sup>53</sup>						
Ligne budgétaire		(3)				
<b>TOTAL des crédits pour la DG MOVE</b>	Engagements	=1a+1b +3	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Paiements	=2a+2b +3	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>

<sup>52</sup> Selon la nomenclature budgétaire officielle.

<sup>53</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Paiements	(5)	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>
•TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)				
<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 1</b> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+6	0,400	0,400		<b>0,800</b>
	Paiements	=5+6	0,200	0,400	0,200	<b>0,800</b>

<b>Rubrique du cadre financier pluriannuel</b>	<b>7</b>	«Dépenses administratives»
------------------------------------------------	----------	----------------------------

Cette partie est à compléter en utilisant les «données budgétaires de nature administrative», à introduire d'abord dans l'[annexe de la fiche financière législative](#) (annexe 5 de la décision de la Commission relative aux règles internes sur l'exécution de la section «Commission» du budget général de l'Union européenne), à charger dans DECIDE pour les besoins de la consultation interservices.

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

		2025	2026	2027	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			TOTAL
DG: MOVE								
• Ressources humaines								
• Autres dépenses administratives			0,060	0,070				<b>0,130</b>
<b>TOTAL DG MOVE</b>	Crédits		0,060	0,070				<b>0,130</b>
<b>TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7</b> du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)		0,060	0,070				<b>0,130</b>

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

		2025	2026	2027	TOTAL
<b>TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel</b>	Engagements	0,400	0,460	0,070	<b>0,930</b>
	Paiements	0,200	0,460	0,270	<b>0,930</b>

### 3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓	Type <sup>54</sup>	2025		2026		2027		TOTAL		
		Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE <sup>55</sup> – Harmoniser les règles relatives aux poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds dans les opérations transfrontières.										
- Réalisation	Rapport final d'une étude	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
- Réalisation	Nombre d'ateliers et de réunions d'experts	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130
Sous-total objectif spécifique n° 1		0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
<b>TOTAUX</b>					3	0,460	3	0,470	6	0,930

<sup>54</sup> Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

<sup>55</sup> Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...».

### 3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	2025	2026	2027		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)	TOTAL
--	------	------	------	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------	-------

<b>RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>							
Ressources humaines							
Autres dépenses administratives		0,060	0,070				<b>0,130</b>
<b>Sous-total RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>		0,060	0,070				<b>0,130</b>

<b>Hors RUBRIQUE 7<sup>56</sup> du cadre financier pluriannuel</b>							
Ressources humaines							
Autres dépenses de nature administrative							
<b>Sous-total hors RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel</b>							

<b>TOTAL</b>		0,060	0,070				<b>0,130</b>
--------------	--	-------	-------	--	--	--	--------------

Les besoins en crédits pour les ressources humaines et les autres dépenses de nature administrative seront couverts par les crédits de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

<sup>56</sup> Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

### 3.2.3.1. Besoins estimés en ressources humaines

- La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines.
- La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

*Estimation à exprimer en équivalents temps plein*

	Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
<b>• Emplois du tableau des effectifs (fonctionnaires et agents temporaires)</b>							
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)							
20 01 02 03 (en délégation)							
01 01 01 01 (Recherche indirecte)							
01 01 01 11 (Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
<b>• Personnel externe (en équivalents temps plein: ETP)<sup>57</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT et JPD dans les délégations)							
<b>XX 01 xx yy zz</b> <sup>58</sup>	- au siège						
	- en délégation						
01 01 01 02 (AC, END, INT sur Recherche indirecte)							
01 01 01 12 (AC, END, INT sur Recherche directe)							
Autres lignes budgétaires (à préciser)							
<b>TOTAL</b>							

**XX** est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

<sup>57</sup> AC = agent contractuel; AL = agent local; END = expert national détaché; INT = intérimaire; JPD = jeune professionnel en délégation.

<sup>58</sup> Sous-plafonds de personnel externe financés sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

### 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- peut être intégralement financée par voie de redéploiement au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).

L'initiative ne nécessite pas de reprogrammation de grande envergure. L'initiative est financée par la ligne budgétaire relative au soutien à la politique des transports (02 20 04 01) et la ligne budgétaire relative aux dépenses administratives (20 02 06 02).

- nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées, les montants correspondants et les instruments dont le recours est proposé.

- nécessite une révision du CFP.

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

### 3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties
- prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

	Année N <sup>59</sup>	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

<sup>59</sup> L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

### 3.3. Incidence estimée sur les recettes

La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

sur les ressources propres

sur les autres recettes

veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3<sup>e</sup> décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative <sup>60</sup>					Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3				
Article .....									

Pour les recettes affectées, préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

<sup>60</sup> En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 20 % de frais de perception.