

# COM (2013) 195 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 10 mai 2013

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 10 mai 2013

## TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

**Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil** modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international





**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 30 avril 2013 (02.05)  
(OR. en)**

**8953/13**

**Dossier interinstitutionnel:  
2013/0105 (COD)**

**TRANS 191  
CODEC 933**

**PROPOSITION**

---

Origine:	Commission européenne
En date du:	15 avril 2013
N° doc. Cion:	COM(2013) 195 final
Objet:	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Uwe CORSEPIUS, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2013) 195 final



COMMISSION  
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 15.4.2013  
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{ SWD(2013) 108 final }

{ SWD(2013) 109 final }

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

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>, a contribué pendant de nombreuses années de manière satisfaisante au bon fonctionnement du marché intérieur du transport routier, en fixant des dimensions et poids maximaux pour les véhicules assurant le transport national et international des marchandises et des passagers. Elle indique également dans quelles conditions des dérogations peuvent être accordées pour le trafic des véhicules excédant ces limites de dimensions.

Au vu de l'évolution du marché et des technologies disponibles, la question se pose aujourd'hui de savoir si les choix effectués lors de l'adoption de la directive en 1996 s'avèrent toujours pertinents. En particulier, la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et la consommation de produits pétroliers est devenue cruciale dans le domaine des transports, et plus encore pour le transport routier, qui participe à hauteur de 82% de la consommation énergétique du secteur des transports. La hausse continue du prix des carburants accroît sans cesse la facture énergétique de l'Europe, et appelle à imaginer des solutions visant à réduire la consommation des véhicules. Le Livre Blanc sur la politique des Transports<sup>2</sup> publié en 2011 a fixé comme objectif, la réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par comparaison avec les niveaux de 1990.

Dans ce contexte, le Livre Blanc a annoncé la révision de la directive sur les poids et dimensions maximaux des véhicules de transport routier, dans le but de permettre l'introduction sur le marché de véhicules plus aérodynamiques, ayant une meilleure efficacité énergétique. En effet, l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules ainsi que l'installation de systèmes de propulsion alternatifs, hybride ou électrique, ne peuvent se faire, dans les limites des dimensions et des poids maximaux autorisés par la directive actuelle, qu'au détriment de la capacité d'emport du véhicule. La motorisation hybride ou les batteries entraînent un surpoids conséquent. Des cabines de tracteurs plus arrondies à l'avant pour être plus aérodynamiques seront plus longues. L'installation d'ailerons profilés à l'arrière du véhicule ajoute aussi à sa longueur. Cette réduction de la capacité d'emport décourage les transporteurs, les chargeurs, et les constructeurs d'utiliser et de développer des véhicules ayant une meilleure efficacité énergétique.

La révision de la directive offre aussi une opportunité d'améliorer la sécurité routière par le biais d'une amélioration du profilage de la cabine permettant une réduction des angles morts de vision du conducteur, l'adjonction de structure d'absorption d'énergie en cas de choc, ainsi qu'une augmentation de la sécurité du chauffeur et de son confort. Ceci permettra en particulier d'épargner la vie de nombreux usagers vulnérables, comme les piétons ou les cyclistes, que le chauffeur ne voit pas nécessairement lors de ses manœuvres.

Il est donc nécessaire de modifier la directive 96/53/CE pour améliorer l'aérodynamique des véhicules et leur efficacité énergétique, tout en continuant d'améliorer la sécurité routière, et dans les limites imposées par la géométrie des infrastructures routières.

---

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

<sup>2</sup> Livre Blanc sur les Transports : Une feuille de route pour un espace européen unique des transports – vers un système de transport compétitif et économe en ressources - COM(2011) 0144

A titre d'exemple, l'adjonction d'ailerons d'une longueur de 1 m à 2 m à l'arrière du véhicule permet sur autoroute d'économiser selon certaines études<sup>3</sup>, entre 5 et 10 % de la consommation de carburant à une vitesse moyenne de 80 / 90 km/h.

Par ailleurs, depuis l'adoption de la directive 96/53/CE, le poids moyen d'un passager d'autobus a augmenté. De plus, la législation de l'Union européenne a imposé à bord, des dispositifs de sécurité, dont le poids réduit d'autant la charge utile du véhicule, et donc le nombre de passagers transportés. Ceci va à l'encontre de l'objectif de réduire la consommation de carburant par personne transportée, et aussi contre l'objectif visant à un transfert modal du véhicule individuel vers le transport collectif, qui est nettement plus respectueux de l'environnement.

Les économies de carburant et la réduction des émissions polluantes ne sont pas les seules motivations d'une proposition de révision de la directive 96/53/EC.

En effet, la directive 96/53/CE ne prend pas en compte les récentes évolutions de la conteneurisation et du transport intermodal. Ainsi certains conteneurs utilisés sur le rail, les voies navigables, le transport maritime intercontinental et le cabotage maritime ne peuvent-ils actuellement finir leur voyage par route, que moyennant des permis spéciaux qui accroissent les charges administratives des transporteurs et des administrations. Or pour les plus communs de ces conteneurs, dont la longueur est de 45 pieds, soit 13,72 m, l'augmentation de longueur de camion nécessaire pour éviter le recours à ces permis spéciaux ne serait que de 15 cm, ce qui ne pose aucun problème, ni en termes de sécurité routière ni par rapport à la géométrie des infrastructures.

Enfin, en raison de l'absence dans l'actuelle directive, de dispositions concernant les contrôles des véhicules et les sanctions applicables, de nombreuses infractions sont laissées impunies, ce qui vide de leur substance les exigences de la directive. La principale infraction commise est la surcharge du véhicule. Un véhicule contrôlé sur trois en moyenne est en surcharge. Ces surcharges dépassent souvent 10 voire 20 % du poids maximum autorisé. Cette situation, provoque une usure prématurée des enrobés, et augmente le risque d'accidents de la route. Elle conduit aussi à une distorsion de la concurrence entre entreprises de transport, puisque les fraudeurs peuvent obtenir illégalement des avantages compétitifs indus. Or, il existe aujourd'hui des solutions techniques de filtrage qui permettent d'assurer des contrôles plus nombreux, plus rapides, et plus efficaces, sans occasionner l'arrêt de tous les véhicules que l'on souhaite contrôler. Il existe aussi des systèmes embarqués de pesée qui permettent au conducteur de veiller lui-même au respect des normes imposées. Il est donc nécessaire d'ajouter des dispositions sur les contrôles et les sanctions à la directive 96/53/CE, pour rétablir le respect des règles de concurrence entre transporteurs, assurer un bon niveau de sécurité routière et la pérennité des infrastructures.

Certains acteurs concernés ont exprimé des interrogations sur l'interprétation de l'article 4 de la directive 96/53/CE. À la lumière de ces interrogations, le Vice-Président Kallas a envoyé une lettre le 13 Juin 2012 au président de la commission des transports du Parlement européen. Cette lettre fournit des orientations à ce sujet et considère que l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogations en vertu de l'art. 4 (3), 4 (4) ou 4 (5) de la directive 96/53/CE sont remplies. Cette utilisation ne doit pas affecter de façon notable la concurrence internationale. Pour refléter les orientations données dans cette lettre, cette révision contient dans le texte de la directive les dispositions relatives à l'article 4(4).

---

<sup>3</sup> Etude TU DELFT de 2011 sur l'aérodynamique des poids lourds

## **2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

Des consultations publiques et sectorielles ont été réalisées en 2011 et 2012, sous l'égide de la Commission.

La consultation publique, organisée de décembre 2011 à février 2012, a permis de recueillir plus d'un millier de contributions de citoyens, d'Etats membres et de diverses organisations professionnelles et non gouvernementales. La consultation a permis d'identifier les opinions suivantes:

(i) L'amélioration des performances aérodynamiques des poids lourds est saluée unanimement comme un progrès, et la majorité des contributions estime nécessaire de modifier la directive 96/53/CE pour permettre cette amélioration.

(ii) L'idée de faciliter l'introduction de motorisations hybrides ou électriques, et le développement de la conteneurisation et de l'intermodalité en modifiant la directive 96/53/CE sont largement approuvées.

(iii) La mise en place de mesures de contrôle des surcharges est accueillie favorablement par la profession puisqu'elle rétablit une concurrence loyale entre les transporteurs, et il apparaît indispensable de donner aux Etats Membres les moyens de mener ces contrôles sans accroître leur charges financières ni perturber ou retarder le trafic.

Sur la base des résultats de cette consultation publique, des séminaires de travail ont réuni autour de la Commission les constructeurs de véhicules, les transporteurs et chargeurs, les acteurs du transport combiné, les organismes de contrôle routier et les acteurs de la sécurité routière. Ces consultations ont fait émerger un consensus sur les objectifs de réduction de la pollution et de la consommation de carburant, d'amélioration de la sécurité routière, et un accord pour une ouverture aux nouvelles possibilités du transport intermodal. Un consensus s'est également dégagé sur la nécessité de renforcer les contrôles, notamment de la surcharge éventuelle des véhicules. Dans le domaine des performances aérodynamiques, des cabines plus profilées et l'installation à l'arrière des véhicules d'équipements réduisant l'effet de trainée sont souhaités. Une adaptation des poids et dimensions maximaux, limitée et accompagnée d'une signalisation adéquate pour les dimensions, ne semble pas présenter de risque pour la sécurité routière.

Les mesures présentées dans cette révision résultent de ces concertations.

Elles ont été étudiées dans une analyse d'impact qui a permis de choisir les meilleures options, tant sur le plan de l'efficacité économique qu'environnementale. Le scénario retenu, détaillé ci-dessous au paragraphe 4, combine des travaux techniques d'harmonisation menés avec un groupe d'experts, en vue d'adopter des actes délégués, et une approche réglementaire modérée afin de ne pas imposer d'obligations disproportionnées ou inapplicables, pénalisant en particulier les petites et moyennes entreprises.

La consultation portait également sur l'article 4 de la directive 96/53/CE, qui détermine les conditions à respecter pour bénéficier de dérogations aux limites imposées par la Directive, dont la détermination revient aux Etats membres dans certains cas bien définis. Des divergences sont apparues quant au trafic international des véhicules excédant les dimensions fixées par la directive. La Commission a donc décidé de rendre publique ses propres lignes directrices concernant la directive actuelle (Lettre du 13 juin 2012 au Président de la Commission Transport du Parlement européen). Les orientations relatives à l'article 4(4) sont reflétées à l'article premier paragraphe 2 de cette proposition.

### **3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

La proposition de modification de la directive 96/53/CE est fondée sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). En effet, l'amélioration de l'efficacité et des performances environnementales du transport routier est un objectif essentiel de la politique commune des transports. L'harmonisation des règles au niveau européen est par ailleurs une demande constante de la profession.

Cette proposition respecte les principes de subsidiarité et de proportionnalité. Etant donné l'importance de l'activité de transport pour le fonctionnement du marché intérieur, sa dimension transfrontalière croissante et l'accroissement des coûts des carburants et des émissions de gaz à effet de serre, des dispositions sont indispensables pour accroître l'efficacité énergétique du transport routier, réduire son impact environnemental, et assurer le respect des règles.

La proposition laisse les États Membres libres de décider de dérogations aux règles qu'elle contient pour ce qui concerne le transport national. Elle instaure un comité chargé d'assister la Commission dans l'élaboration des exigences en matière d'aérodynamisme, ainsi que des orientations sur les procédures de la politique de contrôle, et des sanctions adaptées aux infractions commises. Par conséquent, la proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ses objectifs.

L'instrument proposé est une directive puisqu'il s'agit de modifier une directive existante. La proposition concerne une question présentant un intérêt pour l'Espace économique européen, et devrait donc, pour cette raison, lui être étendue.

Enfin, cette proposition ne présente pas d'implications pour le budget de l'Union.

### **4. EXPLICATION DÉTAILLÉE DE LA PROPOSITION**

La proposition de la Commission prévoit tout d'abord d'accorder des dérogations aux dimensions maximales des véhicules pour l'adjonction de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules ou pour redéfinir la géométrie des cabines de tracteurs. Ces dérogations ouvrent des perspectives nouvelles pour les constructeurs de tracteurs, camions et remorques, mais doivent respecter certaines exigences, dont l'une est de ne pas accroître la capacité d'emport des véhicules. Ces exigences seront précisées ultérieurement par la Commission, assistée dans cette tâche par un comité. Elles assurent le respect des règles de sécurité routière, des contraintes dues aux infrastructures et de la fluidité du trafic. Outre la réduction de consommation de carburant, et d'émission de gaz à effet de serre, le profilage des cabines doit aussi permettre d'améliorer le champ de vision des conducteurs, et donc d'épargner environ 400 vies humaines chaque année en Europe. Le confort et la sécurité des chauffeurs seront également accrus.

La Commission modifiera le Règlement (UE) 1230/2012 du 12 décembre 2012 mettant en œuvre le Règlement 661/2009 concernant les prescriptions pour l'homologation des véhicules à moteur, afin de les rendre compatibles à la présente proposition de Directive.

La proposition de directive prévoit d'autoriser l'augmentation d'une tonne du poids des véhicules ayant une propulsion électrique ou hybride, pour tenir compte du poids des batteries électriques ou de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport du véhicule. Par ailleurs, le poids maximal des autobus est relevé d'une tonne pour tenir compte de diverses évolutions telles que l'augmentation du poids moyen des passagers et de leurs bagages, des nouveaux équipements imposés par la réglementation en matière de sécurité, ou de la nouvelle classe Euro VI.



La modification de la directive 96/53/CE facilitera le développement du transport intermodal par une dérogation de 15 cm sur la longueur des camions transportant des conteneurs de 45 pieds, lesquels sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe.

La proposition confirme également que l'utilisation transfrontalière des véhicules plus longs est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogations en vertu de l'art. 4 (3), 4 (4) ou 4 (5) de la directive sont remplies. Concernant l'article 4(4), ces opérations de transport n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux États membres si l'infrastructure existante et les conditions de sécurité routière le permettent. L'article 4(4) est modifié en conséquence.

De nouvelles dispositions sont ajoutées à la directive 96/53/CE afin permettre aux autorités de contrôle de mieux détecter les infractions et d'harmoniser les sanctions administratives qui leur sont applicables. Des orientations sur les procédures de contrôle seront publiées par la Commission, afin d'assurer une harmonisation des méthodes de contrôle entre tous les États Membres. Les États Membres devront effectuer un nombre minimal de mesures de véhicules. Ces mesures devront être réalisées soit au moyen de systèmes de pesage en marche intégrés dans la chaussée, soit au moyen de capteur embarqués à bord des véhicules et communiquant à distance avec les contrôleurs en bord de route. Ces mesures permettront aux autorités de contrôle de filtrer les véhicules de manière à ce que seuls les véhicules fortement soupçonnés d'être en infraction soient arrêtés pour être contrôlés manuellement. La Commission définira les standards techniques des dispositifs de pesage embarqués pouvant communiquer avec les autorités de contrôle, notamment les standards de l'interface de communication électromagnétique. Cela encouragera la généralisation de tels dispositifs. Ils offrent en effet l'avantage supplémentaire de permettre aux conducteurs de mieux contrôler le poids de leurs véhicules.

Les infractions à la directive 96/53/CE sont par ailleurs catégorisées selon leur degré de gravité, afin d'harmoniser au niveau de l'Union, les types de sanctions administratives applicables.

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

Proposition de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**modifiant la directive 96/53/CE du 25 juillet 1996, fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

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,  
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>4</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) Le Livre Blanc "Feuille de route pour un espace européen unique des Transports – Vers un système de transports compétitif et économe en ressources" publié en 2011<sup>6</sup> met l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, et en particulier celles du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), de 60 % par rapport au niveau de 1990 pour l'horizon 2050.
- (2) Dans ce cadre, le Livre blanc prévoit d'adapter 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, afin de réduire la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre, afin d'adapter la législation à l'évolution des technologies et aux nouveaux besoins du marché, et afin de faciliter le transport intermodal.
- (3) Les évolutions technologiques comprennent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules, principalement des remorques ou des semi-remorques, mais qui dépassent alors les longueurs maximales admises au titre de la directive 96/53/CE. L'installation de ces équipements peut être immédiatement mise en œuvre dès l'entrée en vigueur de la présente directive, les produits étant disponibles sur le marché et déjà utilisés sur d'autres continents.

---

<sup>4</sup> JO C du , p. .

<sup>5</sup> JO C du , p. .

<sup>6</sup> COM (2011) 144 -

- (4) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait également des gains appréciables sur les performances énergétiques des véhicules, en conjonction avec les dispositifs évoqués au considérant 3 ci-dessus. Toutefois cette amélioration est impossible dans les limites actuelles de longueur fixées par la directive 96/53/CE, sans réduire la capacité d'emport des véhicules, ce qui mettrait en danger l'équilibre économique du secteur. Il y a donc lieu de prévoir une dérogation sur cette longueur maximale.
- (5) La Commission, dans ses orientations politiques pour la sécurité routière de 2011 à 2020<sup>7</sup> prévoit des actions visant à rendre les véhicules plus sûrs et à améliorer la protection des usagers vulnérables. L'importance de la visibilité des conducteurs de véhicules a été aussi soulignée par le rapport de la Commission au Parlement Européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté<sup>8</sup>. Un nouveau profilage des cabines contribuera également à améliorer la sécurité routière en réduisant l'angle mort de vision des conducteurs, notamment sous le pare-brise, permettant ainsi de sauver de nombreuses vies d'usagers vulnérables tels que piétons ou cyclistes. Ce nouveau profilage permettra aussi de prévoir des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Le gain potentiel de volume de la cabine permettra aussi d'améliorer le confort et la sécurité du conducteur.
- (6) Les dispositifs aérodynamiques et leur installation sur les véhicules doivent être testés préalablement à leur mise sur le marché. A cette fin, les Etats Membres délivreront des certificats qui seront reconnus par les autres Etats Membres.
- (7) Les véhicules plus longs peuvent être utilisés en transport transfrontalier si les deux Etats membres concernés le permettent déjà, et si les conditions de dérogation en vertu de l'article 4 paragraphes 3, 4 ou 5 de la directive sont remplies. La Commission européenne a déjà fourni des orientations concernant l'application de l'article 4 de la directive. Les opérations de transport visées à l'article 4 paragraphe 4 n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale si l'utilisation transfrontalière reste limitée à deux Etats membres où l'infrastructure existante et les exigences de sécurité routière le permettent. De cette façon un équilibre est atteint entre, d'un côté, le droit des Etats membres en vertu du principe de subsidiarité à décider de solutions de transports appropriées à leur circonstances spécifiques, et de l'autre, le besoin que de telles politiques ne faussent pas le marché intérieur. Les dispositions de l'article 4 paragraphe 4 sont clarifiées dans ce sens.
- (8) L'usage de motorisations alternatives n'utilisant plus uniquement l'énergie fossile, donc non polluantes ou moins polluantes, telles que les motorisations électrique ou hybride pour les poids lourds ou pour les autobus (essentiellement en environnement urbain ou péri-urbain), conduit à un surpoids qui ne doit pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, afin de ne pas pénaliser du point de vue économique le secteur du transport routier.
- (9) Le Livre blanc sur les transports insiste également sur la nécessité de suivre les évolutions du transport intermodal, en particulier dans le domaine de la conteneurisation, où les conteneurs de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ils sont acheminés par rail ou par les voies d'eau navigables. Mais les composantes routières des trajets intermodaux ne peuvent s'effectuer aujourd'hui que grâce à des procédures

---

<sup>7</sup> COM (2010) 389

<sup>8</sup> COM (2012) 258

administratives contraignantes aussi bien pour les Etats Membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm des véhicules les transportant peut dispenser les transporteurs de suivre des procédures administratives, et faciliter le transport intermodal, sans risque ni préjudice pour les autres utilisateurs de la route ou pour l'infrastructure. La faible adjonction que représentent ces 15 cm par rapport à la longueur d'un poids lourds articulé (16,50 m) ne constitue en effet pas un risque supplémentaire pour la sécurité routière. Dans la ligne politique du Livre Blanc sur les transports, cet accroissement n'est toutefois autorisé que pour le transport intermodal, pour lequel la composante routière n'excède pas 300 kms pour les opérations impliquant une composante ferroviaire, fluviale ou maritime. Cette distance, apparaît suffisante pour relier un site industriel ou commercial avec une gare de fret ou un port fluvial. Afin de relier un port maritime et soutenir le développement des autoroutes de la mer, une distance plus longue est possible pour une opération de transport maritime de courte distance intra-européen.

- (10) Afin de continuer à promouvoir le transport intermodal et afin de prendre en compte le poids à vide des conteneurs de 45 pieds, il apparaît nécessaire d'étendre la disposition autorisant la circulation à 44 tonnes des ensembles de véhicules à 5 ou 6 essieux transportant, en transport intermodal, des conteneurs de 40 pieds, également à ceux transportant des conteneurs de 45 pieds.
- (11) Depuis l'adoption de la directive 96/53/CE, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages, ont augmenté de manière substantielle, aboutissant à une réduction progressive du nombre de passagers transportés, compte tenu des limites de poids imposées par la directive. La nécessité de privilégier le transport collectif par rapport au transport individuel dans un souci de meilleure efficacité énergétique, impose de rétablir le nombre antérieur de passagers par autocar en tenant compte de cette augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. Ceci peut se faire par une augmentation du poids admissible des autocars à deux essieux, dans des limites permettant toutefois de ne pas endommager les infrastructures par une usure plus rapide.
- (12) Les autorités chargées de faire respecter les prescriptions relatives au transport routier constatent un nombre élevé d'infractions, quelquefois graves, particulièrement sur les poids des véhicules de transport. Cette situation provient du nombre insuffisant de contrôles réalisés au titre de la directive 96/53/CE, ou de leur faible efficacité. En outre, les procédures et règles de contrôle sont différentes entre Etats Membres, créant des situations d'insécurité juridique pour les conducteurs des véhicules circulant dans plusieurs Etats Membres de l'Union. De plus, les transporteurs ne respectant pas les règles en la matière bénéficient d'un avantage compétitif significatif par rapport à leurs concurrents qui se soumettent à la réglementation, et par rapport aux autres modes de transport. Cette situation constitue un obstacle au bon fonctionnement du Marché intérieur. Il importe en conséquence que les Etats membres accentuent le rythme des contrôles effectués, tant les contrôles manuels que les présélections en vue d'un tel contrôle.
- (13) Des solutions technologiques simples, fixes ou mobiles, sont en effet désormais disponibles qui permettent de présélectionner sans les arrêter, les véhicules susceptibles d'être en infraction, une façon de faire moins pénalisante pour la fluidité du trafic, moins onéreuse et permettant des conditions de sécurité optimales. Certains dispositifs peuvent être embarqués à bord des poids lourds et fournir au chauffeur un moyen d'autocontrôle lui permettant de savoir s'il est en conformité avec la législation.

Ces dispositifs embarqués peuvent également communiquer leurs données sans arrêter le véhicule, à des agents ou des systèmes automatiques de contrôle placés en bord de route, en utilisant une interface de communication micro-ondes. En présélection, un seuil minimal d'une pesée pour 2000 véhicules.kilomètres apparaît approprié pour assurer l'efficacité du contrôle routier sur le territoire de l'Union, car il permet de contrôler chaque véhicule en moyenne statistique tous les trois jours.

- (14) Le constat d'un nombre élevé d'infractions aux dispositions de la directive 96/53/CE tient, dans une large mesure, au niveau non dissuasif des sanctions prévues par la législation des Etats membres pour des violations de ces règles, voire de l'absence de telles sanctions. Cette faiblesse est encore aggravée par la grande diversité des niveaux de sanctions administratives applicables dans les différents Etats membres. Pour remédier à ces faiblesses il y a lieu de procéder à un rapprochement à l'échelle de l'Union, des niveaux et catégories de sanctions administratives pour les infractions à la directive 96/53/CE. Ces sanctions administratives devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.
- (15) Les autorités de contrôle dans les Etats membres doivent pouvoir échanger des informations pour rendre plus efficaces les contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et pour faciliter le bon déroulement de ces contrôles, en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée. Le point de contact désigné conformément à l'article 18 paragraphe 1 du règlement 1071/2009/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil<sup>9</sup>, pourrait servir de point de relais à cet échange d'informations.
- (16) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés régulièrement des contrôles effectués par les Etats Membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les Etats Membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect de la présente directive par les transporteurs, et de définir si des mesures coercitives supplémentaires doivent ou non être élaborées.
- (17) La Commission devrait être habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, pour définir les exigences imposées à de nouveaux dispositifs aérodynamiques placés à l'arrière des véhicules ou à la conception de nouveaux véhicules à moteur, ainsi que les spécifications techniques permettant d'assurer l'interopérabilité complète des dispositifs embarqués de pesage, et les orientations sur les procédures de contrôle des poids des véhicules en circulation. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Lors de la préparation et de l'élaboration des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.
- (18) Etant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats Membres et peuvent donc, en raison de la dimension et des effets de la présente directive, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre les mesures nécessaires, conformément au principe de subsidiarité

---

<sup>9</sup> JO L 300 du 14.11.2009, p. 51.

consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé à ce même article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(19) Il convient dès lors de modifier la directive 96/53/CE en conséquence,  
ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

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

- 1) L'article 2 premier alinéa est complété par les définitions suivantes :
  - "véhicule à propulsion hybride" : un véhicule au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules<sup>10</sup>, équipé d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence au réseau et d'un ou plusieurs moteurs de traction à combustion interne;
  - "véhicule électrique": un véhicule au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules<sup>11</sup>, équipé d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence au réseau;
  - "unité de transport intermodal" : unité pouvant entrer dans les catégories suivantes : conteneur, caisse mobile, semi-remorque;
- 2) L'article 4 est modifié comme suit :
  - (a) Le mot "national" est supprimé aux points a) et b) du paragraphe 1.
  - (b) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 4, paragraphe 4 est remplacée par la phrase suivante:

"Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, si elles sont réalisées sur le territoire d'un Etat membre, ou dans le cas d'une opération transfrontalière, seulement entre deux Etats membres limitrophes qui ont chacun adopté des mesures prises en application du présent paragraphe, et si l'une ou l'autre des conditions prévues aux points a) et b) est remplie:"
- 3) Les articles 4 paragraphe 6, 5 point b), 8 bis, sont supprimés.
- 4) L'article 5 est modifié comme suit : les mots "sans préjudice de l'article 4 paragraphe 6 : a)" sont supprimés.
- 5) Les références à la directive 70/156/CEE du Conseil sont remplacées par une référence à la Directive 2007/46/CE.<sup>12</sup>
- 6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant :

<sup>10</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>11</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>12</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules

## Article 8

1. Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs qui répondent aux exigences précisées ci-dessous. Ces dépassements ont pour seul objectif de permettre l'adjonction à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, de dispositifs améliorant leurs caractéristiques aérodynamiques.
  2. Les exigences de performance et de sécurité auxquelles les dispositifs mentionnés au premier paragraphe doivent répondre sont les suivantes :
    - l'amélioration significative des performances aérodynamiques des véhicules,
    - en termes de sécurité routière et de sécurité du transport intermodal, notamment :
      - (i) la fixation et la tenue dans le temps des dispositifs afin de limiter le risque de détachement,
      - (ii) une signalétique diurne et nocturne, efficace en conditions météorologiques dégradées, permettant une perception du gabarit extérieur du véhicule par les autres usagers de la route,
      - (iii) une conception limitant les risques encourus par les autres véhicules et leurs passagers en cas de collision,
      - (iv) le dispositif n'accroît pas significativement les risques de renversement par vents latéraux;
    - l'insertion dans les réseaux existants, notamment
      - (i) le maintien de la manœuvrabilité des véhicules ou ensembles de véhicules sur les infrastructures routières, urbaines et interurbaines,
      - (ii) pour les remorques et semi-remorques concernés, l'insertion dans les unités ferroviaires, maritimes, et fluviales lors d'opérations de transport intermodal,
      - (iii) ces dispositifs sont facilement pliables ou rétractables ou amovibles par le chauffeur.
- Les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'emport des véhicules ou ensembles de véhicules.
3. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques adjoints et leur installation sur les véhicules sont autorisés par les Etats Membres qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences mentionnées au paragraphe 2 ci-dessus, et indique que le dispositif contribue de manière significative à l'amélioration des performances aérodynamiques. Les certificats d'autorisation délivrés dans un Etat Membre sont reconnus par les autres Etats Membres.
  4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.
  5. En l'attente de l'adoption des actes délégués, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques à l'arrière des véhicules, répondant aux exigences mentionnées au paragraphe 2 et testés conformément au paragraphe 3

peuvent circuler si leur longueur dépasse au maximum de deux mètres la longueur fixée à l'annexe I point 1.1. Cette mesure transitoire s'applique dès la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

7) L'article 9 est remplacé par le texte suivant :

#### *Article 9*

1. Dans le but d'améliorer les performances aérodynamiques et de sécurité routière des véhicules ou des ensembles de véhicules, les longueurs maximales prévues à l'annexe I point 1.1, peuvent être dépassées pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui répondent aux exigences précisées au paragraphe 2 ci-dessous. Ces dépassements ont pour principal objectif de permettre la construction de cabines de tracteurs améliorant les caractéristiques aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules, et améliorant la sécurité routière.
2. Les exigences de performance et de sécurité auxquelles les cabines mentionnées au premier paragraphe doivent répondre sont les suivantes :
  - l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules,
  - le renforcement de la sécurité routière et de la sécurité dans le transport intermodal, notamment pour assurer que la forme avant de la cabine
    - (i) améliore pour le conducteur la visibilité des usagers vulnérables par le conducteur, en particulier par une réduction de l'angle mort de visibilité situé sous le pare-brise avant,
    - (ii) réduise les dommages en cas de choc,
  - la manœuvrabilité des véhicules ou ensembles de véhicules sur les infrastructures et sans imposer de limitations à l'usage des véhicules dans les terminaux intermodaux,
  - le confort et la sécurité des conducteurs.

Les dépassements de la longueur maximale n'entraînent pas d'accroissement de la capacité d'emport des véhicules ou ensembles de véhicules.
3. Préalablement à leur mise sur le marché, les performances aérodynamiques des nouvelles conceptions de véhicules à moteur sont testées par les Etats Membres, qui délivrent à cette fin un certificat. Celui-ci atteste du respect des exigences du paragraphe 2 ci-dessus. Les certificats de test délivrés dans un Etat Membre sont reconnus par les autres Etats Membres.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, en conformité avec l'article 16, pour compléter les exigences auxquelles les nouvelles cabines de tracteur doivent répondre, et qui sont mentionnées au paragraphe 2. Elles prennent la forme de caractéristiques techniques, de niveaux minimum de performances, de contraintes de conception, et de procédures visant à l'établissement du certificat de test mentionné au paragraphe 3.
- 8) Dans l'article 10, les mots "à la date indiquée à l'article 11" sont remplacés par les mots "17 septembre 1997".
- 9) L'article 10 bis est remplacé par le texte suivant :



### *Article 10 bis*

Les poids maximaux des véhicules à propulsion hybride ou à propulsion entièrement électrique sont ceux indiqués à l'annexe I point 2.3.1.

Les véhicules à propulsion hybride ou électrique doivent toutefois respecter les limites indiquées à l'annexe I point 3 : poids maximal autorisé par essieu.

- 10) L'article 11 est remplacé par le texte suivant :

### *Article 11*

Les dimensions maximales fixées à l'annexe I points 1.1 et 1.6 peuvent être dépassées de 15 cm pour les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs ou caisses mobiles de 45 pieds, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.

Pour le besoin du présent article et du point 2.2.2 c) de l'annexe I, l'opération de transport intermodal utilise au moins le rail, le transport fluvial ou le transport maritime. Elle comporte également une partie routière pour son parcours initial et/ou terminal. Chacune de ces parties routières s'étend sur moins de 300 kms sur le territoire de l'Union européenne, ou jusqu'aux terminaux les plus proches entre lesquels il existe un service régulier. Une opération de transport est aussi considérée comme transport intermodal si elle utilise un transport maritime à courte distance intra-européen, ceci quelles que soient les longueurs des parcours initiaux et terminaux routiers. Le parcours initial et le parcours terminal routier pour une opération utilisant le transport maritime à courte distance intra-européen s'étendent du point de chargement de la marchandise au port maritime approprié le plus proche pour le trajet initial, et/ou le cas échéant entre le port maritime approprié le plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal.

- 11) L'article 12 est remplacé par le texte suivant :

### *Article 12*

1. Les Etats Membres mettent en place un dispositif de présélection et de contrôle ciblé des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation, en vue d'assurer le respect des obligations de la présente directive.
2. Après l'expiration d'un délai de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats Membres effectuent des mesures de poids sur les véhicules ou ensemble de véhicules en circulation. Ces mesures de présélection visent à identifier les véhicules susceptibles d'avoir commis une infraction et devant être contrôlés manuellement. Elles peuvent être effectuées à l'aide de systèmes automatiques placés sur les infrastructures, ou de systèmes embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 6 ci-dessous. Les systèmes automatiques devront permettre l'identification des véhicules soupçonnés d'excéder les poids maximaux autorisés. Ces systèmes automatiques n'étant utilisés que pour une présélection, et non pas pour caractériser une infraction, leur certification par les Etats Membres n'est pas obligatoire.
3. Les Etats Membres procèdent à un nombre de mesures de présélection représentant au moins une pesée pour 2000 véhicule kilomètre en moyenne annuelle.

4. Les Etats Membres veillent à ce que les autorités compétentes échangent les informations nécessaires pour rendre plus efficaces ces contrôles à l'échelle de l'Union, et pour faciliter leur déroulement, notamment via le point de contact national chargé de l'échange d'informations avec les autres Etats Membres. Ces informations nécessaires comportent en particulier l'identification des contrevenants, la description des infractions commises et des sanctions appliquées, et l'état d'honorabilité de l'entreprise concernée. Le point de contact est désigné conformément à l'article 18 paragraphe 1 du règlement 1071/2009/CE.
5. Les véhicules soupçonnés d'être en excès de poids suite à la présélection effectuée conformément au paragraphe 2, font l'objet au moins de l'une des mesures suivantes:
  - (i) contrôle en bord de route avec un équipement de mesure homologué après interception du véhicule,
  - (ii) l'envoi à l'entreprise de transport de l'information sur les soupçons de surcharge du véhicule,
  - (iii) contrôle de l'entreprise de transport dans ses locaux, notamment en cas de récidive après l'envoi de l'information mentionnée en (ii).
6. Conformément au paragraphe 1, les Etats Membres encouragent l'équipement des véhicules et ensembles de véhicules, avec des dispositifs embarqués de pesage (poids total et poids par essieux) permettant de communiquer à tout moment les données de pesage, à partir d'un véhicule en mouvement, vers une autorité effectuant des contrôles le long de la route ou en charge de la réglementation du transport de marchandises. La communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC<sup>13</sup> EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906.
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 16, en ce qui concerne
  - les spécifications techniques complémentaires permettant d'assurer l'interopérabilité complète au niveau de l'Union, des équipements embarqués de pesage mentionnés au paragraphe 6 ci-dessus, afin que les autorités de tout Etat Membre puissent communiquer de la même manière avec les véhicules et ensembles de véhicules enregistrés dans tout Etat Membre, et le cas échéant, échanger les informations reçues avec les autorités d'autres Etats Membres.
  - les procédures de contrôles de présélection mentionnés au paragraphe 2 du présent article, les spécifications techniques des moyens matériels utilisés pour ces contrôles de présélection, les exigences de précision et les règles d'emplois de ces moyens matériels. Ces procédures, spécifications et règles d'emploi ont pour objectif d'assurer que les contrôles sont effectués de la même manière dans tous les Etats Membres, garantissant ainsi une égalité de traitement à tous les transporteurs sur l'ensemble du territoire de l'Union.

12) L'article 13 est remplacé par le texte suivant :

#### *Article 13*

1. Les infractions à la présente directive sont classées en différentes catégories suivant leur gravité.

---

<sup>13</sup> DSRC : Dedicated Short Range Communications

2. Une surcharge inférieure à 5 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 donne lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction;
3. Une surcharge comprise entre 5 et 10 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction mineure au sens de la présente directive, et donne lieu à une sanction financière. Les autorités de contrôle peuvent également immobiliser le véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé;
4. Une surcharge comprise entre 10 et 20 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction grave au sens de la présente directive. Elle donne lieu à une sanction financière et à l'immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé,
5. Une surcharge supérieure à 20 % du poids maximal autorisé aux points 2, 3, 4.1 et 4.3 de l'annexe 1 est considérée comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une immobilisation immédiate du véhicule pour déchargement jusqu'à atteindre le poids maximal autorisé, et à une sanction financière. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009<sup>14</sup>,
6. Une surlongueur ou une surlargeur inférieure à 2% des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 donnent lieu à un avertissement écrit à l'entreprise de transport, pouvant donner lieu à une sanction, si la législation nationale prévoit ce type de sanction.
7. Une surlongueur ou une surlargeur de 2 à 20 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1, que ce soit de la charge embarquée ou du véhicule lui-même, entraînent une sanction financière. Les autorités de contrôle immobilisent le véhicule jusqu'à déchargement si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge, ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport, conformément à l'article 4 paragraphe 3;
8. Une surlongueur ou une surlargeur de la charge ou du véhicule supérieure à 20 % des dimensions maximales indiquées au point 1 de l'annexe 1 sont considérées comme une infraction très grave au sens de la présente directive, en raison des risques accrus encourus par les autres usagers de la route. Elle donne lieu à une sanction financière, et à l'immobilisation immédiate du véhicule par les autorités de contrôle, jusqu'à déchargement ou jusqu'à l'obtention d'un permis spécial par l'entreprise de transport conformément à l'article 4 paragraphe 3, si la surlongueur ou la surlargeur provient de la charge. La procédure de perte d'honorabilité de l'entreprise de transport est mise en œuvre, conformément à l'article 6 du règlement (CE) 1071/2009.
9. Les sanctions financières mentionnées aux paragraphes 3, 4, 5, 7, et 8 sont effectives, proportionnées et dissuasives.

---

<sup>14</sup> JO L300 du 14/11/2009, p. 51.

- 13) L'article 14 suivant est ajouté :

*Article 14*

Pour les transports de conteneurs, le chargeur remet au transporteur routier auquel il confie le transport d'un conteneur, une déclaration indiquant le poids du conteneur transporté. Dans le cas où cette information est manquante ou erronée, la responsabilité du chargeur est engagée au même titre que celle du transporteur en cas de surcharge du véhicule.

- 14) L'article 15 suivant est ajouté

*Article 15*

Les Etats Membres présentent tous les deux ans, au premier trimestre de l'année calendaire, un rapport à la Commission sur les contrôles effectués pendant les deux années calendaires précédentes, les résultats de ces contrôles, et les sanctions infligées aux contrevenants. La Commission établit une analyse de ces rapports et la transmet au Parlement Européen et au Conseil au second trimestre de l'année calendaire.

- 15) L'article 16 suivant est ajouté :

*Article 16*

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués mentionné à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 12, paragraphe 7, est conféré à la Commission pour une durée indéterminée à compter du [date d'entrée en vigueur de la présente directive].
3. La délégation de pouvoir mentionnée à l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 12, paragraphe 7, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le jour suivant la publication de cette décision au Journal officiel de l'Union européenne, ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 8, paragraphe 4, à l'article 9, paragraphe 5 et à l'article 12, paragraphe 7, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'ont pas exprimé d'objection dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte à ces deux institutions, ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai peut être prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

- 16) L'annexe I est modifiée comme suit :
- a) Le point 1.2 b) est remplacé par les dispositions suivantes:
  - "Superstructures des véhicules conditionnés ou transportant des unités de transport intermodal conditionnées: 2,60 m"
  - b) Le point 2.2.2 c) est remplacé par le texte suivant :  
"Véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport intermodal, une ou plusieurs unités de transport intermodal, pour une longueur maximale totale de 40 ou 45 pieds : 44 tonnes."
  - c) Le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant :  
"Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus : 18 tonnes"  
"Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus, et à propulsion hybride ou électrique: 19 tonnes"  
"Autobus à deux essieux : 19 tonnes"

#### *Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard 18 mois après sa publication au Journal Officiel de l'Union européenne. 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 couvert par la présente directive.

#### *Article 3*

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

#### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*