



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 21 octobre 2014  
(OR. en)

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2013/0105 (COD)

---

---

11296/2/14  
REV 2

TRANS 345  
CODEC 1531  
PARLNAT 271

## ACTES LÉGISLATIFS ET AUTRES INSTRUMENTS

---

Objet: Position du Conseil en première lecture en vue de l'adoption de la DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international  
- Adoptée par le Conseil le 17 octobre 2014

---

**DIRECTIVE .../.../UE**  
**DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du**

**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**

**(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>1</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> JO C 327 du 12.11.2013, p. 133.

<sup>2</sup> JO C ... du ..., p. ....

<sup>3</sup> Position du Parlement européen du 14 avril 2014 [(JO ...)] [(non encore parue au Journal officiel)] et position du Conseil en première lecture du 17 octobre 2014 [(JO ...)] [(non encore parue au Journal officiel)]. Position du Parlement européen du ... [(JO ...)] [(non encore parue au Journal officiel)] [et décision du Conseil du ...].

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de mettre 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 renforcer la sécurité routière, d'adapter la législation pertinente aux évolutions technologiques et aux nouveaux besoins du marché et de faciliter les opérations de transport intermodal, tout en assurant une concurrence non faussée et en protégeant les infrastructures routières.
- (2) Les évolutions technologiques prévoient la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules. Cependant, l'adjonction de ces dispositifs entraînerait un dépassement des longueurs maximales permises au titre de la directive 96/53/CE du Conseil<sup>1</sup>. Une dérogation aux longueurs maximales est dès lors requise. La présente directive vise à permettre l'installation de ces dispositifs dès la transposition ou la mise en application des modifications devant être apportées aux exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques et après l'adoption, par la Commission, des actes d'exécution fixant les prescriptions opérationnelles pour l'utilisation de ces dispositifs.
- (3) L'amélioration de l'aérodynamique de la cabine des véhicules à moteur permettrait des gains significatifs en matière de performances énergétiques des véhicules, éventuellement en conjonction avec les dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables adjoints à l'arrière des véhicules. Toutefois, dans les limites actuelles des longueurs fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans réduire la capacité de chargement des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison également, une dérogation aux longueurs maximales est requise.

---

<sup>1</sup> 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).

- (4) En vertu de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup>, les dispositifs aérodynamiques dont la longueur dépasse 500 mm et les véhicules à moteur équipés de cabines qui améliorent leurs performances aérodynamiques, lorsque lesdits véhicules dépassent les limites fixées par la directive 96/53/CE, doivent faire l'objet d'une réception par type préalablement à leur mise sur le marché.
- (5) Permettre aux véhicules d'avoir un nouveau profilage des cabines contribuerait à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux sous le pare-brise et devrait permettre ainsi de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine pourrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur.
- (6) L'usage de systèmes de propulsion alternatifs qui sont moins polluants pour les poids lourds ou pour les autobus conduit à un surpoids. Ledit surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge utile du véhicule, en pénalisant ainsi le secteur du transport routier du point de vue économique. Ces systèmes de propulsion alternatifs qui comprennent des systèmes de propulsion hybrides, sont ceux qui, aux fins de la propulsion mécanique, tirent leur énergie d'un carburant consommable et/ou d'une batterie ou d'un autre dispositif de stockage d'alimentation électrique ou mécanique.
- (7) Les futurs véhicules à carburant alternatif (comportant des systèmes de propulsion plus lourds que pour les véhicules à carburant traditionnel) pourraient aussi tirer avantage d'un poids autorisé plus élevé. En conséquence, ces carburants alternatifs peuvent être inscrits sur la liste des carburants alternatifs prévus par la présente directive si leur utilisation nécessite le relèvement du poids autorisé.

---

<sup>1</sup> 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 (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

- (8) La présente directive prévoit des dérogations aux poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules et ensembles de véhicules fixés dans la directive 96/53/CE. Toutefois, les États membres devraient pouvoir limiter, pour des raisons liées à la sécurité routière ou aux caractéristiques de l'infrastructure, la circulation de certains véhicules sur des parties spécifiques de leur réseau routier.
- (9) Dans le domaine de la conteneurisation, les conteneurs d'une longueur de 45 pieds sont de plus en plus utilisés. Ces conteneurs sont acheminés par tous les modes de transport. Cependant, les composantes routières des opérations de transport intermodal ne peuvent actuellement s'effectuer que dans le cadre de procédures administratives contraignantes aussi bien pour les États membres que pour les transporteurs, ou si ces conteneurs ont des coins chanfreinés brevetés dont le coût est prohibitif. Un allongement de 15 cm de la longueur autorisée des véhicules transportant lesdits conteneurs pourrait dispenser les transporteurs de suivre ces procédures administratives, et faciliter les opérations de transport intermodal, sans risque ni préjudice pour l'infrastructure routière ni pour les autres utilisateurs de la route.
- (10) Afin de continuer à promouvoir les opérations de transport intermodal et de prendre en compte le poids à vide des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur maximale de 45 pieds, la circulation des véhicules à moteur à trois essieux avec semi-remorques à deux ou trois essieux devrait être permise pour un poids total autorisé de 44 tonnes. Les véhicules à moteur à deux essieux avec semi-remorques à trois essieux transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur maximale de 45 pieds devraient être autorisés dans les opérations de transport intermodal et pour un poids total autorisé de 42 tonnes.

- (11) Depuis l'adoption de la directive 96/53/CE, le poids moyen des passagers des autocars ainsi que celui de leurs bagages ont sensiblement augmenté. Compte tenu des limites de poids imposées par ladite directive, cela a entraîné une réduction progressive du nombre de passagers transportés. En outre, l'équipement nécessaire pour répondre aux exigences techniques en vigueur, telles que la norme Euro VI, augmente le poids des véhicules ainsi équipés. 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 l'augmentation de leur poids et de celui de leurs bagages. Cela peut se faire par une augmentation du poids autorisé des autocars à deux essieux, dans des limites permettant toutefois de ne pas endommager l'infrastructure routière du fait d'une usure plus rapide.
- (12) Afin d'assurer une concurrence non faussée entre les transporteurs et d'améliorer la détection des infractions, les États membres devraient, au plus tard le ...<sup>+</sup>, prendre des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement des limites de poids autorisées et qui devraient donc être contrôlés. Cette identification peut être effectuée au moyen de mécanismes de pesage intégrés dans l'infrastructure routière ou au moyen de capteurs embarqués à bord des véhicules et transmettant à distance les données aux autorités compétentes. Tous les ans, chaque État membre devrait effectuer un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules. Le nombre de ces contrôles devrait être proportionné au nombre total de véhicules inspectés chaque année dans l'État membre concerné.
- (13) Afin d'assurer le respect de la présente directive, les États membres devraient déterminer le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et ils devraient assurer leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives.

---

<sup>+</sup> JO: insérer la date correspondant à six ans après l'entrée en vigueur de la présente directive modificative.

- (14) Il est important que les autorités compétentes des États membres échangent des informations pour rendre plus efficaces les contrôles du poids des véhicules ou des ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et pour faciliter le bon déroulement de ces contrôles. Le point de contact désigné conformément au règlement (CE) n° 1071/2009/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>1</sup> devrait servir de point de relais à ces échanges d'informations.
- (15) Il importe que le Parlement européen et le Conseil soient informés régulièrement des contrôles effectués par les autorités compétentes des États membres sur le trafic routier. Ces informations, fournies par les États 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.
- (16) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n° 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

<sup>2</sup> Règlement (UE) n° 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).

- (17) La Commission ne devrait pas adopter d'actes d'exécution relatifs aux prescriptions opérationnelles pour l'utilisation des dispositifs aérodynamiques, ni de spécifications détaillées concernant les équipements de pesage embarqués, lorsque le comité établi en vertu de la présente directive n'émet aucun avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (18) Afin de mettre à jour la liste des carburants alternatifs figurant dans la présente directive à la lumière des évolutions technologiques les plus récentes, 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. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris des consultations avec les experts des États membres, avant d'adopter des actes délégués. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore 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.
- (19) Étant donné que les objectifs de la présente directive ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de sa dimension et de ses effets, l'être mieux atteints au niveau de l'Union, celle-ci 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.
- (20) 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) À l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, point a), la référence "directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques" est remplacée par la référence "la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil\* .

---

\* 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 (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1)."

- 2) L'article 2 est modifié comme suit:

- a) au premier alinéa, les définitions suivantes sont ajoutées:

"- "carburants alternatifs": les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports.

Ils comprennent:

- l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,
- l'hydrogène,

- le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé - GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL),
- le gaz de pétrole liquéfié (GPL),
- l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée;
- "véhicule à carburant alternatif": un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant alternatif et qui a fait l'objet d'une réception conformément à la directive 2007/46/CE;
- "opération de transport intermodal":
  - a) les opérations de transports combinés définies à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil\*, ou
  - b) des opérations de transport par voie d'eau pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 km sur le territoire de l'Union. La distance de 150 km visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé, s'il s'agit de:
    - i) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous a) ou b); ou
    - ii) d'autres véhicules, s'ils sont autorisés dans l'État membre concerné.

Pour les opérations de transport intermodal, le terminal de transport approprié le plus proche qui fournit le service peut être situé dans un État membre autre que celui dans lequel la cargaison a été chargée ou déchargée;

- "chargeur": une entité juridique ou personne morale désignée sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent, par exemple un connaissement direct, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.

---

\* 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).";

- b) au deuxième alinéa, la référence "directive 70/156/CEE" est remplacée par la référence "directive 2007/46/CE".

3) L'article 4 est modifié comme suit:

- a) au paragraphe 4, les troisième et quatrième alinéas sont supprimés;
- b) le paragraphe 6 est supprimé.

4) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

*"Article 5*

Les véhicules articulés mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1991 qui ne satisfont pas aux dispositions de l'annexe I, points 1.6 et 4.4, sont considérés comme étant conformes à ces dispositions aux fins de l'article 3, à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres."

5) Les articles 8, 8 bis et 9 sont supprimés.

6) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 8 ter*

1. Dans le but d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.1, pour permettre l'adjonction de ces dispositifs à l'arrière des véhicules ou des ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, point 1.5, 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 visés au paragraphe 1 dont la longueur est supérieure à 500 mm font l'objet d'une réception par type conformément à la directive 2007/46/CE. Le ...<sup>+</sup> au plus tard, la Commission évalue la nécessité de modifier les exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques énoncés dans ladite directive, y compris ses modalités d'exécution, en tenant compte de la nécessité de garantir la sécurité routière et la sécurité des opérations de transport intermodal, et notamment:
- a) la fixation sécurisée des dispositifs afin de limiter le risque de détachement dans le temps, y compris au cours d'une opération de transport intermodal;
  - b) la sécurité des autres usagers de la route, en particulier les usagers vulnérables, en assurant, notamment, la visibilité du marquage de gabarit lorsque des dispositifs aérodynamiques sont installés, en adaptant les exigences en matière de vision indirecte et, en cas de collision avec l'arrière d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules, en ne portant pas atteinte à la protection arrière contre l'encastrement.

À cet effet, la Commission présente, au besoin, une proposition législative visant à modifier la directive 2007/46/CE.

3. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, les prescriptions opérationnelles détaillées pour l'utilisation des dispositifs visés au paragraphe 1, en visant en particulier:
- a) les circonstances dans lesquelles ces dispositifs doivent être repliés, rétractés ou enlevés par le chauffeur,

---

<sup>+</sup> JO: veuillez insérer la date: deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive modificative.

- b) leur utilisation sur les infrastructures routières urbaines et interurbaines, et
- c) leur compatibilité avec les opérations de transport intermodal.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

- 4. Le paragraphe 1 est applicable à partir de la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2 et après l'adoption des actes d'exécution visés au paragraphe 3, le cas échéant.

*Article 9 bis*

- 1. Dans le but d'améliorer l'efficacité énergétique, en particulier en ce qui concerne les performances aérodynamiques des cabines, ainsi que la sécurité routière, les véhicules ou les ensembles de véhicules qui satisfont aux exigences visées au paragraphe 2 et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, point 1.11, si leur cabine améliore les performances aérodynamiques et l'efficacité énergétique, ainsi que les performances en matière de sécurité. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la capacité de chargement de ces véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément à la directive 2007/46/CE. Au plus tard le ...<sup>+</sup>, la Commission évalue la nécessité d'élaborer des exigences techniques pour la réception par type des véhicules équipés de ces cabines énoncés dans ladite directive, y compris ses actes d'exécution, en tenant compte de ce qui suit:
- a) l'amélioration des performances aérodynamiques des véhicules ou ensembles de véhicules;
  - b) les usagers vulnérables de la route et l'amélioration de leur visibilité pour les chauffeurs, en particulier par une réduction des angles morts pour les chauffeurs;
  - c) la réduction des dommages ou des blessures causés aux autres usagers de la route en cas de collision;
  - d) la sécurité et le confort des chauffeurs.

À cet effet, la Commission présente, au besoin, une proposition législative visant à modifier la directive 2007/46/CE.

3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer que cinq ans après la date de transposition ou d'application des modifications nécessaires apportées aux dispositifs visés au paragraphe 2, le cas échéant.

7) L'article 10 *bis* est supprimé.

---

<sup>+</sup> JO: veuillez insérer la date: deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive modificative.

8) Les articles suivants sont insérés:

*"Article 10 ter*

Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant alternatif sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.3.1 et 2.3.2.

Les véhicules à carburant alternatif doivent aussi respecter les limites de poids maximal autorisé par essieu indiquées à l'annexe I, point 3.

Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant alternatif 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 à l'article 6.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants alternatifs visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe 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.

*Article 10 quater*

La longueur maximale fixée à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9, paragraphe 1, et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 cm 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, dans le cas où le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile s'inscrit dans une opération de transport intermodal.



### *Article 10 quinquies*

1. Le ...<sup>+</sup> au plus tard, les États membres prennent des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement du poids maximum autorisé et qui devraient donc être contrôlés par les autorités compétentes pour s'assurer du 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.

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, leur certification n'est pas obligatoire.

2. Chaque État membre effectue chaque année civile un nombre de contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit approprié par rapport au nombre total de véhicules inspectés chaque année sur son territoire.
3. Les États membres veillent, conformément à l'article 18 du règlement (CE) n° 1071/2009/CE du Parlement européen et du Conseil<sup>\*</sup>, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.

---

<sup>+</sup> JO: insérer la date: six ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente directive modificative.

4. La Commission adopte, par voie d'actes d'exécution, des spécifications techniques détaillées afin que les équipements de pesage embarqués visés au paragraphe 1 soient précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.

Afin d'assurer l'interopérabilité, les spécifications techniques détaillées permettent, en particulier, la communication à tout moment des données de pesage aux autorités compétentes à partir d'un véhicule en mouvement. Cette communication se fait au travers de l'interface définie par les normes CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 et ISO 14906, complétées par une norme supplémentaire permettant que les autorités compétentes des États membres puissent communiquer et échanger des informations de manière identique avec les véhicules et ensembles de véhicules immatriculés dans tout État membre et utilisant des équipements embarqués de pesage.

Les actes d'exécution visés au présent paragraphe sont adoptés le ...<sup>+</sup> au plus tard, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

---

\* Règlement (CE) n° 1071/2009 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 (JO L 300 du 14.11.2009, p. 51).

---

<sup>+</sup> JO: veuillez insérer la date: un an après la date d'application de la présente directive modificative.

*Article 10 sexies*

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de la présente directive et prennent toute mesure nécessaire pour assurer la mise en œuvre de celles-ci. Ces sanctions sont effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ce régime à la Commission.

*Article 10 septies*

1. Pour le transport de conteneurs et de caisses mobiles, les États membres fixent des règles imposant:
  - 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 de ce conteneur ou de cette caisse mobile transporté; et
  - b) au transporteur de donner accès à tout document utile remis par le chargeur.
2. Les États membres fixent les règles de responsabilité s'imposant au chargeur comme au transporteur, s'il y a lieu, lorsque les informations visées au paragraphe 1 sont manquantes ou erronées et en cas de surcharge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules.

### *Article 10 octies*

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

Ces informations peuvent faire partie des informations présentées en application de l'article 17 du règlement (CE) n° 561/2006/CE du Parlement européen et du Conseil\*.

La Commission établit une analyse des informations reçues au titre du présent article et intègre ladite analyse dans le rapport qui doit être transmis au Parlement européen et au Conseil en application du règlement (CE) n° 561/2006/CE.

### *Article 10 nonies*

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 visé à l'article 10 *ter* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du ...<sup>+</sup>. 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.

---

<sup>+</sup> JO: veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive modificative.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 *ter* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 *ter* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 10 decies*

1. La Commission est assistée par le comité du transport routier institué par l'article 42 du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil<sup>\*\*</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

---

\* Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

\*\* Règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 60 du 28.2.2014, p. 1).".

9) L'annexe I est modifiée comme suit:

a) le point 1.2 a) est remplacé par le texte suivant:

"a) tous les véhicules, à l'exception de ceux visés au point 1.2 b): 2,55 m";

b) le point 1.2 b) est remplacé par le texte suivant:

"b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules: 2,60 m";

c) le point 2.2.2 c) est remplacé par le texte suivant:

"c) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, pour une longueur totale maximale de 45 pieds: 42 tonnes";

d) au point 2.2.2, le point suivant est ajouté:

"d) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles, pour une longueur totale maximale de 45 pieds: 44 tonnes";

e) le point 2.3.1 est remplacé par le texte suivant:

"2.3.1 véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus: 18 tonnes"

"véhicules à moteur à deux essieux utilisant du carburant alternatif autres que les autobus: le poids maximum autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant alternatif avec un maximum d'une tonne"

"autobus à deux essieux: 19,5 tonnes";

f) le point 2.3.2 est remplacé par le texte suivant:

"2.3.2 véhicules à moteur à trois essieux: 25 t ou 26 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes

véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant alternatif: le poids maximum autorisé de 25 ou 26 tonnes (lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes au sein de l'Union, selon la définition de l'annexe II, ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque essieu n'excède pas 9,5 tonnes) est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant alternatif avec un maximum d'une tonne".

## *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 le ...\* . Ils en informent immédiatement la Commission.

---

\* JO: veuillez insérer la date: 36 mois à compter de la date de publication de la présente directive modificative.



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 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 ..., le ...

*Par le Parlement européen*

*Le président*

*Par le Conseil*

*Le président*

---