Informations de base

2023/0265(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales Modification Directive 1996/53 1993/0486(SYN) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles **Priorités législatives** Déclaration commune 2023-24	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SERRANO SIERRA Rosa (S&D)	03/09/2024
	Rapporteur(e) fictif/fictive FERBER Markus (EPP) ZŁOTOWSKI Kosma (ECR) OETJEN Jan-Christoph (Renew) SCHILLING Lena (Greens /EFA) KYLLÖNEN Merja (The Left)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	GARCÍA MUÑOZ Isabel (S&D)	05/09/2023

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne			
Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**	
	Mobilité et transports	VĂLEAN Adina	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
11/07/2023	Publication de la proposition législative	COM(2023)0445	Résumé
14/09/2023	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
14/02/2024	Vote en commission,1ère lecture		
21/02/2024	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A9-0047/2024	Résumé
12/03/2024	Décision du Parlement, 1ère lecture	T9-0126/2024	Résumé
12/03/2024	Résultat du vote au parlement		
07/10/2024	Ouverture des négociations interinstitutionnelles après 1ère lecture par la commission parlementaire		
21/10/2024	Décision de la commission parlementaire d'engager des négociations interinstitutionnelles annoncée en plénière (Article 73)		
13/11/2024	Reprise des questions en instance de la législature précédente		

Informations techniques

Référence de la procédure	2023/0265(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Modification Directive 1996/53 1993/0486(SYN)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	En attente de la position du Conseil en 1ère lecture
Dossier de la commission	TRAN/9/12725

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE754.850	20/10/2023	
Amendements déposés en commission		PE756.298	30/11/2023	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A9-0047/2024	21/02/2024	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T9-0126/2024	12/03/2024	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2023)0445	11/07/2023	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2023)0445	12/07/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0445	12/07/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0446	12/07/2023	
Document annexé à la procédure	SWD(2023)0447	12/07/2023	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2024)350	22/07/2024	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2023)0445	14/11/2023	
Contribution	RO_SENATE	COM(2023)0445	20/11/2023	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES2156/2023	25/10/2023	
CofR	Comité des régions: avis	CDR4958/2023	01/02/2024	

Informations complémentaires

Source	Document	Date

Parlement européen	Briefing	15/11/2023
Commission européenne	EUR-Lex	

Réunions avec des représentant(e)s d'intérêts, publiées conformément au règlement intérieur

Rapporteur(e)s, rapporteur(e)s fictifs/fictives et président(e)s des commissions

Transparence				
Nom	**Rôle**	**Commission**	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/10/2026	Verband der Automobilindustrie
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	27/10/2026	BUSINESSEUROPE
OETJEN Jan-Christoph	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	21/10/2026	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	20/10/2026	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	14/09/2026	MERCADONA SA
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	26/06/2026	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	04/06/2026	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	13/05/2026	CEOE - Confederación Española de Organizaciones Empresariales
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/04/2026	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	21/04/2026	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	31/03/2026	IRU World Road Transport Organisation
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	23/03/2026	CEFIC - European Chemical Industry Council
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/03/2026	VCÖ - Mobilität mit Zukunft
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	25/02/2026	ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE PASTA, PAPEL Y CARTÓN
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	16/02/2026	Société nationale SNCF
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	12/02/2026	Scania AB (publ)
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/02/2026	ÖBB-Holding AG
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	29/01/2026	European Clean Trucking Alliance Société nationale SNCF
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	12/01/2026	European Clean Trucking Alliance

FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	06/01/2026	Trane Technologies
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	17/12/2025	Trane Technologies
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	21/11/2025	European Transport Safety Council
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	12/11/2025	Einride AB
ZŁOTOWSKI Kosma	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	12/11/2025	Trane Technologies
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/09/2025	Danish Permanent Representation to the EU
ZŁOTOWSKI Kosma	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	21/05/2025	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	10/04/2025	Einride AB
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	25/03/2025	IVECO GROUP N.V.
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	04/03/2025	European association of abnormal road transport and mobile cranes
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	03/02/2025	Grupo EasyCharger SA
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	21/01/2025	Trane Technologies
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	20/01/2025	European Express Association
SCHILLING Lena	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/12/2024	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
SERRANO SIERRA Rosa	Rapporteur(e)	TRAN	10/10/2024	DHL Group
ZŁOTOWSKI Kosma	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	25/09/2024	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/07/2024	Nordic Logistics Association
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/03/2024	American Chamber of Commerce to the European Union
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	31/01/2024	Deutsche Bahn AG
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/01/2024	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	29/01/2024	Société nationale SNCF
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/01/2024	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/01/2024	Community of European Railway and Infrastructure Companies
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	17/01/2024	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/01/2024	Swedish Forest Industries Federation

KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/01/2024	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	11/01/2024	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/01/2024	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/01/2024	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	30/11/2023	EuroExpress
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	23/11/2023	FinMobility ry
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	22/11/2023	OG Clean Fuels B.V. Publyon
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	22/11/2023	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/11/2023	ACEA
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/11/2023	Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	15/11/2023	Finnish Forest Industries Federation (Metsäteollisuus ry)
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	13/11/2023	Volvo AB
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/11/2023	Daimler Truck AG
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/11/2023	European Clean Trucking Alliance Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/11/2023	IRU
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/11/2023	Finnish Transport and Logistics SKAL
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	10/11/2023	Finnish Forest Industries Federation (Metsäteollisuus ry)
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/11/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/11/2023	Glass for Europe
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	09/11/2023	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	European association of abnormal road transport and mobile cranes (ESTA)
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	European Clean Trucking Alliance
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	621519548304-62
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment)
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	08/11/2023	International Road Transport Union Permanent Delegation to the EU

KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	07/11/2023	Lineage Logistics
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	06/11/2023	Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/10/2023	Community of European Railway and Infrastructure Companies UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport Others
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	24/10/2023	E-MOBILITY EUROPE Community of European Railway and Infrastructure Companies Platform for Electromobility Société nationale SNCF Transport and Environment (European Federation for Transport and Environment) UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport ÖBB-Holding AG
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	19/10/2023	ZF
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	18/10/2023	SNCF Connect
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	06/10/2023	FinMobility ry
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	06/10/2023	FI Forest Industries
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	06/10/2023	World Road Transport Organisation
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	06/10/2023	RENFE
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	04/10/2023	Hydrogen Europe
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	04/10/2023	ECG - The Association of European Vehicle Logistics
KONEČNÁ Kateřina	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	03/10/2023	Tesla Motors Netherlands B.V.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	03/10/2023	International Union for Road Rail Transport
KATAINEN Elsi	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	27/09/2023	Ministry of Transport and Communications Traficom
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	25/09/2023	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	22/09/2023	FinMobility ry
CUFFE Ciarán	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	19/09/2023	Commission Internationale pour la Protection des Alpes
FERBER Markus	Rapporteur(e) fictif /fictive	TRAN	01/09/2023	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	17/07/2023	Secretaria General de Transporte
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	03/10/2022	Tesla Motors Netherlands B.V.
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	26/09/2022	Asociación de Transporte Internacional por Carretera

GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	26/09/2022	GRUPO SESÉ
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	22/09/2022	ECG - The Association of European Vehicle Logistics
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	22/09/2022	E-MOBILITY EUROPE
GARCÍA MUÑOZ Isabel	Rapporteur(e)	TRAN	13/09/2022	IVECO GROUP N.V.

Autres membres

Transparence		
Nom	**Date**	**Représentant(e)s d'intérêts**
CASSART Benoit	17/03/2026	Federation Nationale des Transports Routiers
KIRCHER Sophia	07/05/2025	ZF
KIRCHER Sophia	20/03/2025	ProAlps
KIRCHER Sophia	19/02/2025	AUTOBAHNEN- UND SCHNELLSTRASSEN-FINANZIERUNGS- AKTIENGESELLSCHAFT
KIRCHER Sophia	06/02/2025	ECG - The Association of European Vehicle Logistics
FERBER Markus	03/12/2024	CLEPA (European Association of Automotive Suppliers)
KIRCHER Sophia	25/11/2024	Wirtschaftskammer Österreich
KIRCHER Sophia	24/10/2024	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
KIRCHER Sophia	23/10/2024	European Transport Safety Council
KIRCHER Sophia	18/10/2024	ASFINAG
AXINIA Adrian-George	05/09/2024	Romanian Oil and Gas Employers' Federation
DANTI Nicola	27/02/2024	Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A
ARIAS ECHEVERRÍA Pablo	22/02/2024	ASEICAR
HORTEFEUX Brice	01/02/2024	Société nationale SNCF
SCHIEDER Andreas	29/01/2024	ÖBB-Holding AG
WARBORN Jörgen	24/01/2024	Confederation of Swedish Enterprise
DALY Clare	05/12/2023	EUROTRAN Conseil
THALER Barbara	20/11/2023	Asfinag
THALER Barbara	16/11/2023	Climanomics CIPRA Land Tirol
BERGKVIST Erik	15/11/2023	svensk skogsindustri
THALER Barbara	07/11/2023	UIRR, International Union for Road-Rail Combined Transport
THALER Barbara	08/09/2023	Wirtschaftskammer Österreich

Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales

2023/0265(COD) - 21/02/2024 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport d'Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

La commission compétente a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Autorisations

Les États membres devraient veiller à ce que la procédure d'obtention d'autorisations ou d'arrangements similaires pour le transport de charges indivisibles soit fluide, efficace et non discriminatoire, en fournissant un **formulaire de demande standard commun de l'UE**, en minimisant les charges administratives et en évitant les retards inutiles. Les États membres devront délivrer les permis sous **forme électronique** et coopérer en vue d' harmoniser davantage les délais de délivrance des permis.

Systèmes modulaires européens

Les États membres pourraient autoriser la circulation sur leur territoire, dans le cadre du trafic national et international, de systèmes modulaires européens (SME) sous réserve des conditions suivantes :

- pour les nouvelles lignes SME, les États membres devraient procéder à une **évaluation préalable de l'impact** possible des SME sur la sécurité routière, sur l'infrastructure routière, sur la coopération modale, ainsi que des incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale. L'évaluation devrait être mise à la disposition du public;

- les États membres devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour éviter **tout impact négatif éventuel sur la sécurité routière**, y compris sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, résultant de l'utilisation de SME.

Système électronique d'information

Les États membres devraient mettre en place et gérer un système électronique d'information et de communication comportant un **point d'accès national unique** permettant d'obtenir des informations, de manière claire, accessible et transparente, sur les poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules au niveau national, ainsi que sur toute restriction, y compris en ce qui concerne la hauteur, dans des zones spécifiées ou sur des routes spécifiques.

Vignette européenne unique

Les députés ont proposé l'introduction d'une vignette **normalisée** pour la longueur des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules utilisés dans les SME ou qui s'écartent des dimensions standard, qui devrait être établie au niveau de l'Union. Cette vignette européenne devrait indiquer clairement la longueur de tous les véhicules ou ensembles de véhicules visés par la présente directive afin d'aider les autres usagers de la route à identifier ces véhicules et à s'y familiariser, et de réduire les risques éventuels liés à des restrictions de visibilité ou à des angles morts, par exemple lors d'un dépassement.

Portail web de l'UE

Pour que les opérateurs et les citoyens puissent accéder à toutes les informations pertinentes en un seul endroit, la Commission devrait créer, au plus tard six mois après la date de transposition de la directive, un portail web européen spécialisé dans toutes les langues officielles de l'Union, reliant les systèmes électroniques et de communication nationaux et fournissant, entre autres, un aperçu graphique clair des routes sur lesquelles les SME et, le cas échéant, les véhicules transportant des charges indivisibles, sont autorisés à circuler dans les États membres concernés.

Certificats de formation

Le texte modifié stipule que les États membres devraient avoir la possibilité d'établir des exigences minimales ou un système de certification pour les conducteurs de SME. Afin d'assurer des conditions de concurrence équitables qui garantissent l'égalité de traitement et la non-discrimination des conducteurs et des opérateurs de SME, les États membres devraient garantir que ces certifications sont mutuellement reconnues dans les États membres concernés.

Dimensions maximales autorisées pour les véhicules

Les députés ont proposé d'accorder **44 tonnes** (au lieu de 42 tonnes) aux véhicules à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux participant à des opérations de transport intermodal.

Recettes

Afin de progresser dans les transitions verte et numérique et de se conformer aux objectifs fixés dans le cadre du marché vert européen et de la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, en particulier en ce qui concerne les réductions des émissions de GES du secteur des transports, les États membres devraient être encouragés à utiliser les recettes générées par les sanctions applicables aux infractions à la présente directive, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour soutenir l'adoption de moyens de transport durables et, partant, atténuer les coûts externes générés par les opérations de transport, encourager l'intermodalité et accroître la durabilité des opérations de transport transfrontalier.

Rapports

D'ici à 2027, et tous les quatre ans par la suite, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive. Ce rapport devrait contenir une évaluation détaillée de l'évolution du transport routier national et international.

Le rapport devrait analyser l'utilisation des systèmes de politique d'accès intelligent (PAI) en ce qui concerne l'application de la législation, en tenant compte de leur disponibilité et de leur rapport coût-efficacité. En outre, le rapport devrait fournir des informations sur les avancées technologiques pertinentes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts et dispositifs aérodynamiques, ainsi que les remorques ou semi-remorques dotées d'une technologie à zéro émission.

Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales

2023/0265(COD) - 12/03/2024 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 330 voix pour, 207 contre et 74 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture dans le cadre de la procédure législative ordinaire modifie la proposition comme suit:

Améliorer les conditions de travail des conducteurs

La directive devrait viser à améliorer la compétitivité du secteur du transport routier en promouvant des opérations de transport plus durables et qui présentent un meilleur rapport coût-efficacité, ainsi qu'en encourageant l'intermodalité. Afin d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires lourds et de rendre le secteur plus attractif, les députés estiment que l'augmentation des dimensions nécessaire à l'installation de technologies à émission nulle dans les véhicules devrait **permettre de conserver un espace suffisant dans la cabine et d'améliorer le confort des conducteurs**. Lorsque cela est possible, il conviendrait d'étudier les solutions offrant dans la cabine un espace supplémentaire permettant d'installer des sanitaires, et d'inciter à adopter ces solutions.

Autorisations

Les États membres devraient délivrer les autorisations pour le transport de charges indivisibles au **format électronique** et coopérer afin de mieux harmoniser les délais de délivrance des autorisations. Ils devraient également coopérer afin d'harmoniser les règles pertinentes relatives au transport de charges indivisibles sous escorte, par exemple les situations de recours à une escorte ou les marquages et la signalisation des véhicules d'escorte.

Systèmes modulaires européens

Les États membres pourraient autoriser la circulation sur leur territoire, dans le cadre du trafic national et international, de systèmes modulaires européens (EMS) sous réserve des conditions suivantes :

- concernant les nouveaux itinéraires pour EMS, les États membres devraient **évaluer préalablement** les éventuels effets des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale. L'évaluation serait rendue publique.

- les États membres devraient veiller à ce que des mesures appropriées soient prises pour éviter **tout impact négatif éventuel sur la sécurité routière**, y compris sur la sécurité des usagers de la route vulnérables, résultant de l'utilisation de systèmes modulaires européens. Les États membres pourraient instaurer des exigences minimales ou un **système de certification** applicables aux conducteurs de systèmes modulaires européens, pour autant qu'ils veillent à la proportionnalité et à la non-discrimination. Les États membres devraient coopérer afin de reconnaître mutuellement leurs certifications respectives.

Système électronique d'information

Les États membres devraient mettre en place et gérer un **point d'accès national unique** permettant d'obtenir des informations claires, accessibles et transparentes sur les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules dans le pays, ainsi que sur toute restriction, y compris en matière de hauteur, applicable dans des zones ou sur des routes spécifiques.

Pour que les opérateurs et les citoyens puissent accéder à toutes les informations pertinentes en un seul endroit, la Commission devrait créer, au plus tard six mois après la date de transposition de la directive, un **portail web européen spécialisé** dans toutes les langues officielles de l'Union, reliant les systèmes électroniques et de communication nationaux. Par ce portail, la part totale du réseau routier sur laquelle les systèmes modulaires européens et les véhicules transportant des charges indivisibles, peuvent circuler serait mise à la disposition du public de façon accessible et transparente.

Vignette européenne unique

Les députés ont proposé l'introduction d'une vignette normalisée pour la longueur des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules utilisés dans les EMS ou qui s'écartent des dimensions standard, qui devrait être établie au niveau de l'Union. Cette vignette européenne, apposée de manière claire et visible à l'arrière des véhicules à moteur ou ensemble de véhicules, devrait indiquer clairement la longueur de tous les véhicules ou ensembles de véhicules visés par la présente directive afin d'aider les autres usagers de la route à identifier ces véhicules et à s'y familiariser, et de réduire les risques éventuels liés à des restrictions de visibilité ou à des angles morts, par exemple lors d'un dépassement.

Les États membres devraient prendre des mesures spécifiques pour repérer les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui dépassent le poids maximal autorisé et qui doivent donc être contrôlés par leurs autorités compétentes.

Dimensions maximales autorisées pour les véhicules

Les députés ont proposé d'accorder **44 tonnes** (au lieu de 42 tonnes) aux véhicules à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux participant à des opérations de transport intermodal.

Recettes

Les États membres devraient être encouragés à utiliser les recettes générées par les sanctions applicables aux infractions à la directive, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour **soutenir l'adoption de moyens de transport durable**s et, partant, atténuer les coûts externes générés par les opérations de transport, encourager l'intermodalité et accroître la durabilité des opérations de transport transfrontalier.

Rapports

D'ici à 2027, et tous les quatre ans par la suite, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive. Ce rapport devrait contenir une évaluation détaillée de l'évolution du transport routier national et international.

Le rapport devrait analyser si les conditions nécessaires à l'adoption, par le marché de l'Union, de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sont remplies. En outre, le rapport devrait fournir des informations sur les avancées technologiques pertinentes dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies ou les nouveaux concepts et dispositifs aérodynamiques, ainsi que les remorques ou semi-remorques dotées d'une technologie à zéro émission.

Véhicules routiers: poids maximaux et dimensions maximales

2023/0265(COD) - 11/07/2023 - Document de base législatif

OBJECTIF : réviser la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans l'UE, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

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

CONTEXTE : la directive 96/53/CE du Conseil (directive sur les poids et dimensions) fixe les poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules lourds pouvant circuler sur les routes de l'Union afin d'assurer la sécurité routière et le bon fonctionnement du marché intérieur, ainsi que de favoriser l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport et de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de ces opérations. L' évaluation de la directive 96/53/CE a conclu que **les incitations visant à améliorer l'efficacité énergétique des opérations de transport routier et à réduire les émissions de GES étaient insuffisantes** et ne reflétaient pas les implications pratiques de l'utilisation de nouvelles technologies à zéro émission, qui peuvent être plus lourdes et prendre plus de place que les technologies des moteurs à combustion.

Les dérogations nationales autorisant la circulation de véhicules plus longs et/ou plus lourds ont également donné lieu à une mosaïque de règles divergentes, entravant la fluidité du trafic transfrontalier de véhicules utilitaires lourds dans l'UE et entraînant une perte d'efficacité opérationnelle et énergétique. Cette combinaison d'exigences européennes et nationales, ainsi que d'accords bilatéraux, associée à des incertitudes juridiques, a conduit à une application inefficace et incohérente, en particulier dans le transport transfrontalier. Ces résultats ont confirmé la nécessité de **supprimer les obstacles réglementaires et techniques** et de fournir **des incitations plus fortes pour l'adoption des technologies zéro émission et des dispositifs d'économie d'énergie** dans le secteur des véhicules utilitaires lourds.

Cette proposition de révision de la directive sur les poids et dimensions fait partie du paquet de propositions sur **l'écologisation du fret**, qui couvre plusieurs modes de transport. Son objectif est de faire progresser la décarbonation du transport de marchandises, de promouvoir le transport intermodal et d'achever l'espace ferroviaire unique européen. En plus de cette proposition, le paquet comprend :

- la révision de la directive 92/106/CEE du Conseil (la «directive sur les transports combinés) visant à encourager le recours au transport intermodal;

- la proposition de règlement établissant un cadre harmonisé pour les émissions de GES provenant des services de transport de marchandises et de voyageurs (initiative dite «CountEmissions EU»);

- la proposition de règlement sur la planification et la gestion de la capacité ferroviaire.

CONTENU : la proposition de la Commission visant à réviser la directive 96/53/CE du Conseil a pour but **d'accélérer le déploiement des véhicules utilitaires lourds à émission nulle**, de promouvoir l'innovation et d'améliorer la compatibilité avec d'autres modes de transport. En particulier, elle vise à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier dans le contexte plus large d'une ambition environnementale et climatique accrue de l'UE d'ici 2030 et d'une neutralité climatique de l'UE d'ici 2050, et à assurer la libre circulation des marchandises et une concurrence loyale sur le marché intérieur du transport routier.

Les principaux objectifs de la révision de la directive sont les suivants :

- supprimer les obstacles réglementaires et techniques et fournir **des incitations plus fortes** pour l'adoption des technologies à zéro émission et des dispositifs d'économie d'énergie dans le secteur des véhicules utilitaires lourds;

- faciliter les opérations intermodales;

- clarifier les règles relatives à l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontalières;

- rendre l'application de la législation plus efficace et efficiente.

Les dispositions spécifiques de la proposition visent à :

- mettre à jour les références à la législation relative à la réception par type et à la surveillance du marché des véhicules et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules;

- aligner les définitions des termes «remorque» et «semi-remorque» et les procédures de mesure des dimensions maximales autorisées sur celles de la législation relative à la réception par type des véhicules, en ajoutant les définitions clés de «système modulaire européen» et de «transporteur de véhicule»;

- modifier la définition des opérations de **transport intermodal** et les références nécessaires à ces types de transport pour permettre aux camions, remorques et semi-remorques utilisés dans les opérations intermodales de bénéficier des mêmes autorisations de poids supplémentaires que les véhicules routiers transportant des conteneurs ou des caisses mobiles et utilisés dans le transport intermodal conteneurisé;

- apporter une clarté juridique sur la circulation des véhicules utilitaires lourds dépassant les limites de poids et de dimensions fixées dans la directive;

- exiger des États membres qu'ils simplifient et rationalisent les **procédures de délivrance d'autorisations nationales** ou d'adoption de dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles afin de réduire au minimum la charge administrative pesant sur les opérateurs et éviter les retards;

- introduire l'obligation pour les États membres de coopérer entre eux en ce qui concerne les exigences relatives à la signalisation ou au marquage des véhicules, et éviter les obstacles disproportionnés sous la forme de prescriptions linguistiques nationales;

- définir les conditions de circulation des systèmes modulaires européens (EMS);

- étendre la **portée géographique des essais** visant à tester, à évaluer et à introduire progressivement de nouvelles technologies et de nouveaux systèmes, y compris les EMS, en leur permettant d'être également menés par-delà les frontières, à renforcer leur caractère temporaire et à fixer une période maximale de cinq ans pour de tels essais avec des EMS. Les États membres devraient mettre en place un système de suivi permettant d' exploiter, au niveau de l'UE, les enseignements tirés des technologies testées lors d'essais et de garantir la comparabilité des informations recueillies, y compris l'incidence des EMS;

- **supprimer les obstacles artificiels à la circulation transfrontière des camions plus lourds** qui empêchent d'améliorer l'efficacité opérationnelle, énergétique et environnementale du transport routier dans le cadre de la transition vers des opérations à émission nulle;

- **relever la limite de poids pour les véhicules zéro émission de 42 t actuellement à 44 t**, quel que soit le poids de la technologie zéro émission. Cela signifie que les opérateurs gagneront en poids de charge supplémentaire et donc en capacité de charge utile si la technologie devient plus légère;

- autoriser une **hauteur supplémentaire** sera pour le transport de conteneurs de grande taille, ce qui permettra aux véhicules standard de participer au transport intermodal;

- préciser que le dépassement de la longueur maximale prévu pour les **cabines allongées** peut être défini de manière à permettre l'inclusion de technologies à émission nulle, telles que les batteries et les réservoirs d'hydrogène, dans les véhicules équipés de cabines allongées.