

## I

(Actes législatifs)

## DIRECTIVES

## DIRECTIVE (UE) 2015/719 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 29 avril 2015

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

(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>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire <sup>(2)</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Il convient de mettre l'accent sur la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier celles de 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 offrent la possibilité d'adjoindre des dispositifs aérodynamiques rétractables ou pliables à l'arrière des véhicules. Toutefois, cela entraînerait un dépassement des longueurs maximales autorisées au titre de la directive 96/53/CE du Conseil <sup>(3)</sup>. Une dérogation aux longueurs maximales est dès lors nécessaire. La présente directive vise à permettre l'installation de tels dispositifs dès que la transposition ou la mise en application des modifications devant être apportées aux exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques aura été achevée et après l'adoption, par la Commission, des actes d'exécution fixant les prescriptions opérationnelles pour l'utilisation de ces dispositifs.
- (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 de longueur actuelles

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

<sup>(2)</sup> Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et position du Conseil en première lecture du 16 octobre 2014 (JO C 40 du 5.2.2015, p. 1). Position du Parlement européen du 10 mars 2015 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 20 avril 2015.

<sup>(3)</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).

fixées par la directive 96/53/CE, cette amélioration n'est pas possible sans une réduction de la charge utile des véhicules et sans mettre en danger l'équilibre économique du secteur du transport routier. Pour cette raison, une dérogation aux longueurs maximales est également nécessaire. Cette dérogation ne devrait pas être utilisée afin d'augmenter la charge utile du véhicule.

- (4) En vertu du cadre établi par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>, les dispositifs aérodynamiques dont la longueur dépasse 500 millimètres 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 un nouveau profilage des cabines des véhicules contribuerait à améliorer la sécurité routière en réduisant les angles morts de vision des conducteurs, notamment ceux situés sous le pare-brise, et devrait ainsi permettre de sauver la vie de nombreux usagers de la route vulnérables tels que les piétons ou les cyclistes. Un nouveau profilage des cabines pourrait aussi intégrer des structures d'absorption d'énergie en cas de collision. Par ailleurs, le gain potentiel de volume de la cabine devrait améliorer la sécurité et le confort du conducteur. Une fois élaborées les exigences de sécurité applicables aux cabines de longueur supérieure, il devrait être possible d'envisager l'éventualité de les appliquer aux véhicules non rallongés.
- (6) Les 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. Leur utilisation pour les poids lourds ou pour les autobus peut conduire à un surpoids mais réduit la pollution. Ce surpoids ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, puisque cela pénaliserait le secteur du transport routier du point de vue économique. Néanmoins, ce surpoids ne devrait pas non plus entraîner l'augmentation de la charge utile du véhicule.
- (7) Les futurs véhicules à carburant de substitution (comportant des systèmes de propulsion plus lourds que ceux utilisés dans les véhicules à carburant conventionnel) pourraient aussi bénéficier d'une autorisation de poids supplémentaire. En conséquence, les carburants de substitution peuvent être inscrits sur la liste des carburants de substitution établie par la présente directive si leur utilisation nécessite le relèvement du poids autorisé.
- (8) La présente directive prévoit des dérogations aux poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules et les ensembles de véhicules fixés dans la directive 96/53/CE. Néanmoins, 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 centimètres 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. La définition de la notion d'opération de transport intermodal donnée dans la présente directive ne préjuge en rien des travaux de révision de la directive 92/106/CEE du Conseil <sup>(2)</sup>.
- (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 jusqu'à 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, le nombre de passagers transportés a été progressivement réduit. 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

<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).

<sup>(2)</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

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) Les infractions liées aux véhicules en surcharge devraient faire l'objet de mesures appropriées au niveau des États membres afin d'éviter toute distorsion de la concurrence et de garantir la sécurité routière.
- (13) 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 27 mai 2021, prendre des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation susceptibles de présenter un dépassement des limites de poids autorisé 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 enregistrées aux autorités compétentes. Les données enregistrées par le dispositif embarqué devraient également être mises à la disposition du conducteur. 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.
- (14) 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 veiller à leur mise en œuvre. Ces sanctions devraient être effectives, non discriminatoires, proportionnées et dissuasives.
- (15) En vue de renforcer l'efficacité des contrôles du poids des véhicules ou des ensembles de véhicules à l'échelle internationale, et afin de faciliter le bon déroulement de ces contrôles, il importe que les autorités compétentes des États membres procèdent à des échanges d'informations. Le point de contact désigné conformément au règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup> devrait être utilisé pour ces échanges d'informations.
- (16) Il convient que le Parlement européen et le Conseil soient régulièrement informés des contrôles de la circulation routière effectués par les autorités compétentes des États membres. Ces informations, fournies par les États membres, permettront à la Commission de s'assurer du respect par les transporteurs des règles prévues par la présente directive et de déterminer s'il convient d'élaborer de nouvelles mesures coercitives.
- (17) 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 conformément au règlement (UE) n° 182/2011 <sup>(2)</sup> du Parlement européen et du Conseil.
- (18) La Commission ne devrait pas adopter d'actes d'exécution relatifs aux prescriptions opérationnelles pour l'utilisation des dispositifs aérodynamiques ou aux spécifications détaillées concernant les équipements de pesage embarqués si le comité établi en vertu de la présente directive n'émet aucun avis sur le projet d'acte d'exécution présenté par la Commission.
- (19) Aux fins de la mise à jour de la liste des carburants de substitution 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 en particulier que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, y compris des consultations avec les experts des États membres, avant d'adopter des actes délégués. Lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission devrait veiller à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (20) 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 la dimension et des effets de la présente directive, l'être mieux 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.
- (21) Il convient dès lors de modifier la directive 96/53/CE en conséquence,

<sup>(1)</sup> 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>(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).

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

- «a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M2 et M3 et de leurs remorques de catégorie 0 et des véhicules à moteur des catégories N2 et N3 et de leurs remorques de catégorie 03 et 04, tels qu'ils sont définis à l'annexe II de 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 de substitution": 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 ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports; ils comprennent:

- a) l'électricité consommée par tous les types de véhicules électriques,
- b) l'hydrogène,
- c) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé — GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié — GNL),
- d) le gaz de pétrole liquéfié (GPL),
- e) l'énergie mécanique provenant d'un stockage embarqué/d'une source embarquée, y compris la chaleur résiduelle,

— "véhicule à carburant de substitution": un véhicule à moteur alimenté totalement ou partiellement par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par 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 (\*) effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds; ou
- b) des opérations de transport par voie d'eau effectuant un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 45 pieds, pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union. La distance de 150 kilomètres 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) véhicules conformes à l'annexe I, point 2.2.2, sous c) ou d), dans les cas où de telles distances sont autorisées 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 physique ou morale désignée sur le connaissance ou sur le document de transport équivalent, par exemple un connaissance 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 le texte suivant:

«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 spécifications figurant à l'annexe I, points 1.6 et 4.4, sont considérés comme étant conformes à ces spécifications 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 l'objectif 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, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels 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, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales n'entraînent pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1, dont la longueur est supérieure à 500 millimètres, font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.

Le 27 mai 2017 au plus tard, la Commission évalue la nécessité d'adopter ou de modifier toutes exigences techniques pour la réception par type des dispositifs aérodynamiques énoncés dans ledit cadre, 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 des 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, le cas échéant, une proposition législative visant à modifier les règles pertinentes relatives à la réception par type établies dans le cadre de la directive 2007/46/CE.

3. Les dispositifs aérodynamiques visés au paragraphe 1 satisfont aux conditions opérationnelles suivantes:

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

4. La Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du paragraphe 3. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

5. 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 4, 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 fixées à l'annexe I, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent 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, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.

2. Préalablement à leur mise sur le marché, les véhicules visés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE. Au plus tard le 27 mai 2017, la Commission évalue la nécessité d'élaborer des exigences techniques pour la réception par type des véhicules équipés de ces cabines telles qu'elles sont énoncées dans ledit cadre, 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 les règles pertinentes sur la réception par type énoncées dans le cadre établi par la directive 2007/46/CE.

3. Le paragraphe 1 ne commence à s'appliquer que trois 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.

8. Les articles suivants sont insérés:

*«Article 10 ter*

Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant de substitution sont ceux indiqués à l'annexe I, points 2.3.1, 2.3.2 et 2.4.

Les véhicules à carburant de substitution 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 de substitution est déterminé sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Ce poids supplémentaire est indiqué dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 nonies pour mettre à jour, aux fins de la présente directive, la liste des carburants de substitution 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*

Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9 bis, paragraphe 1, et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les ensembles de véhicules effectuant un transport de conteneurs d'une longueur de 45 pieds ou de caisses mobiles d'une longueur de 45 pieds, vides ou chargés, pour autant que le transport routier du conteneur ou de la caisse mobile en question s'inscrive dans une opération de transport intermodal.

*Article 10 quinquies*

1. Le 27 mai 2021 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 maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs 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, ils n'ont pas besoin d'être certifiés.

2. Chaque État membre effectue chaque année civile un nombre approprié de contrôles du poids des véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui soit proportionnel 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 du Parlement européen et du Conseil <sup>(1)</sup>\*, à ce que les autorités compétentes échangent des informations sur les infractions et sanctions relatives au présent article.

4. Les équipements de pesage embarqués, visés au paragraphe 1, sont précis et fiables, totalement interopérables et compatibles avec tous les types de véhicules.

5. Au plus tard le 27 mai 2016, la Commission adopte les actes d'exécution fixant des dispositions détaillées garantissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre des règles en matière d'interopérabilité et de compatibilité visées au paragraphe 4.

Afin d'assurer l'interopérabilité, ces dispositions détaillées permettent la communication à tout moment des données de pesage aux autorités compétentes ainsi qu'au conducteur à partir d'un véhicule en mouvement. Ladite 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. En outre, cette communication garantit 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.

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

Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

#### 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 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>\*.

La Commission analyse les 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.

#### 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 26 mai 2015. 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.
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>(1)\*</sup>. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)\*</sup>.
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.

#### Article 10 undecies

Le 8 mai 2020 au plus tard, la Commission présente, au besoin, un rapport au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre des modifications de la présente directive introduites par la directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)\*</sup>, en prenant notamment en compte les caractéristiques particulières de certains segments de marché. Sur la base dudit rapport, la Commission présente, s'il y a lieu, une proposition législative dûment accompagnée d'une étude d'impact. Le rapport est publié au moins six mois avant la présentation de toute proposition législative.

<sup>(1)\*</sup> 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>(2)\*</sup> 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).

<sup>(3)\*</sup> 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).

<sup>(4)\*</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).

<sup>(5)\*</sup> Directive (UE) 2015/719 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (JO L 115 du 6.5.2015, p. 1).».



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 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 jusqu'à 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, jusqu'à 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 de substitution autres que les autobus: le poids maximal autorisé de 18 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution 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 tonnes 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.

véhicules à moteur à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 25 tonnes 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 de substitution avec un maximum d'une tonne»;

g) le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Autobus articulés à trois essieux: 28 tonnes

autobus articulés à trois essieux utilisant du carburant de substitution: le poids maximal autorisé de 28 tonnes est augmenté du poids supplémentaire requis pour la technologie de carburant de substitution 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 7 mai 2017. Ils en informent immédiatement la Commission.

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 Strasbourg, le 29 avril 2015.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

M. SCHULZ

*Par le Conseil*

*Le président*

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---