



Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 13 juillet 2023  
(OR. en)

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2023/0265(COD)**

---

---

**11722/23  
ADD 3**

**TRANS 306  
CLIMA 356  
ENV 853  
COMPET 762  
CODEC 1374  
IA 188**

## **PROPOSITION**

---

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	12 juillet 2023
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2023) 446 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT accompagnant le document: Proposition de révision de 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

---

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2023) 446 final.

---

p.j.: SWD(2023) 446 final

Strasbourg, le 11.7.2023  
SWD(2023) 446 final

**DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION**

**RÉSUMÉ DU RAPPORT D'ANALYSE D'IMPACT**

*accompagnant le document:*

**Proposition de révision de 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**

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

## **A. Nécessité d'une action**

### **Quel est le problème et pourquoi se situe-t-il au niveau de l'UE?**

La directive 96/53/CE fixe les poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules utilitaires lourds à usage commercial circulant dans l'UE. En établissant ces normes communes, la directive visait à garantir que les véhicules utilitaires lourds ne dépassent pas les limites susceptibles de compromettre la sécurité routière, les infrastructures routières et l'environnement, et à ce que les transporteurs routiers puissent rivaliser sur un pied d'égalité au sein du marché intérieur. Les modifications ciblées apportées ultérieurement à la directive visaient à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier. Pour ce faire, certaines dérogations aux poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules et des ensembles de véhicules ont été introduites afin d'encourager l'adoption de systèmes de propulsion utilisant des carburants de substitution, d'améliorer l'aérodynamique des véhicules et d'assurer l'interopérabilité avec d'autres modes de transport.

La directive a fait l'objet d'une évaluation *ex post* qui a directement suivi l'analyse d'impact. L'évaluation a conclu que la directive n'avait pu que partiellement atteindre ses objectifs. Si elle a facilité le transport transfrontière et éliminé certains obstacles techniques, les dérogations nationales et des ambiguïtés dans certaines dispositions ont engendré des règles et pratiques nationales divergentes et fragmenté le marché intérieur, notamment en ce qui concerne l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus lourds et de systèmes modulaires européens (EMS – des ensembles plus longs et/ou plus lourds de véhicules conventionnels). La mosaïque de réglementations et de dérogations nationales, ainsi que les accords bilatéraux conclus entre certains États membres, ont créé une insécurité juridique quant aux règles applicables au transport transfrontière et ont rendu l'application de la législation inefficace et incohérente. La directive a eu une incidence très limitée sur la durabilité, étant donné que les incitations à l'adoption de véhicules à carburant de substitution dont les véhicules à émission nulle (par exemple, un poids supplémentaire autorisé afin de tenir compte des technologies à émission nulle) et les dispositifs aérodynamiques (par exemple, une longueur supplémentaire pour accueillir des ailerons arrière) se sont révélées insuffisantes. La directive a également échoué, en partie, à promouvoir efficacement les opérations intermodales, principalement en raison des incohérences internes et externes de la directive, y compris de l'incohérence avec la directive sur les transports combinés.

En l'absence d'action de l'UE, l'application incohérente et la mise en œuvre insuffisante de la directive persisteraient et les limitations réglementaires de l'innovation et l'inadéquation avec les progrès technologiques entraveraient le déploiement de véhicules et de systèmes opérationnels plus efficaces, durables et compatibles avec d'autres modes de transport. Compte tenu de la dimension transfrontière des incidences économiques, sociales et environnementales des opérations de transport routier commercial, l'amélioration de la directive afin de résoudre les problèmes recensés présente clairement une pertinence pour l'UE.

### **Quels sont les objectifs à atteindre?**

Conformément au pacte vert pour l'Europe et aux objectifs du marché intérieur de l'UE, la présente initiative vise à améliorer l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport routier effectuées au moyen de véhicules utilitaires lourds et à garantir la libre circulation des marchandises et une concurrence loyale sur le marché intérieur du transport routier. Cet objectif devrait être atteint grâce aux mesures suivantes: a) éliminer les obstacles à l'adoption de véhicules à émission nulle et de dispositifs économes en énergie et encourager le transport intermodal; b) harmoniser les règles relatives aux poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds dans les opérations transfrontières; et c) améliorer l'application des règles. La directive révisée fournira un cadre réglementaire stable et plus adapté tenant compte des besoins spécifiques des différents types d'opérations de transport tout en garantissant un niveau élevé de sécurité, en assurant la protection des infrastructures et en tenant compte de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants provenant du système de transport.

## **Quelle est la valeur ajoutée de l'action au niveau de l'UE (subsidiarité)?**

L'évaluation de la directive sur les poids et dimensions a confirmé la valeur ajoutée apportée par l'action de l'UE en établissant des normes communes pour les véhicules utilitaires lourds circulant sur les routes de l'UE. Toutefois, les lacunes de la directive, y compris des vides juridiques et des normes obsolètes, entravent le déploiement à grande échelle des technologies de décarbonation et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle du transport transfrontière. L'absence d'action coordonnée de l'UE entraînerait une fragmentation accrue du marché, des distorsions de concurrence et des pratiques de contrôle discriminatoires. Tout cela affaiblirait les incitations au déploiement de véhicules à émission nulle et de technologies économes en énergie. Les initiatives prises aux niveaux national, local et sectoriel ne suffiront pas à résoudre les problèmes à l'échelle de l'UE et leurs facteurs sous-jacents ou à contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs de décarbonation. La révision de la directive laissera intacte la prérogative des États membres de mettre au point des solutions adaptées à des infrastructures et à des circonstances locales spécifiques.

## **B. Solutions**

### **Quelles sont les différentes options pour atteindre les objectifs? Y a-t-il une option privilégiée? Si tel n'est pas le cas, pourquoi?**

Trois options stratégiques (OS-A, OS-B et OS-C) ont été élaborées afin de remédier aux problèmes et aux causes de problèmes recensés lors de l'évaluation et de l'analyse d'impact. Toutes les options stratégiques contiennent des mesures de décarbonation, d'harmonisation et d'application de la législation afin de contribuer à la réalisation des objectifs de l'initiative, mais avec un niveau d'efficacité et d'efficience différent.

L'**OS-A** comprend sept mesures qui sont communes à toutes les options stratégiques. Elle harmonise les conditions des opérations transfrontières réalisées au moyen de véhicules plus lourds et/ou plus longs (véhicules de 44 tonnes et EMS) entre les États membres qui autorisent ces véhicules sur leur territoire conformément à des dérogations nationales. En augmentant les limites de poids et de longueur afin de tenir compte des technologies à émission nulle, elle garantit que les véhicules utilitaires lourds à émission nulle ne perdent pas de charge utile par rapport aux véhicules utilitaires lourds classiques à moteur à combustion interne, ce qui encouragera l'adoption de technologies à émission nulle. Elle facilite également le transport de conteneurs de grande capacité pour le transport intermodal. Enfin, elle renforce dans une certaine mesure l'application de la législation en établissant un nombre minimal de contrôles à effectuer par million de véhicules-kilomètres et impose des exigences minimales aux États membres souhaitant mettre en œuvre des politiques d'accès intelligent afin d'assurer l'harmonisation et l'interopérabilité de ces systèmes dans l'ensemble de l'UE.

L'**OS-B** va plus loin dans le soutien à la transition vers des flottes de véhicules utilitaires lourds à émission nulle en prévoyant des incitations économiques, telles que l'autorisation d'une capacité de chargement supplémentaire pour les véhicules utilitaires lourds équipés de systèmes de propulsion à émission nulle ou les véhicules utilitaires lourds participant à des opérations intermodales (non conteneurisées). Cette option stratégique fixe la date butoir au-delà de laquelle les véhicules utilitaires lourds plus lourds (44 tonnes), dont l'utilisation en transport transfrontière est autorisée par l'OS-A, doivent être à émission nulle, mais peuvent circuler dans toute l'UE. L'OS-B harmonise les exigences en matière d'autorisation et les procédures administratives pour le transport transfrontière au moyen de certains véhicules plus longs/plus lourds (par exemple, pour le transport de charges indivisibles) et introduit des équipements de contrôle du poids obligatoires (c'est-à-dire un système de pesage en mouvement) devant être installés dans les infrastructures routières pour un contrôle plus efficace de l'application de la législation.

L'**OS-C** vise le niveau le plus élevé d'harmonisation, de décarbonation et d'application de la législation, mais s'accompagne d'une action réglementaire de l'UE plus forte que les deux autres options. Elle étend à l'ensemble du territoire de l'UE le domaine opérationnel des EMS, qui doivent être à émission nulle et/ou participer à des opérations intermodales, tout en imposant des normes de sécurité des véhicules plus strictes et des exigences plus strictes en matière de qualifications des

chauffeurs. Cette option implique les coûts d'entretien des infrastructures les plus élevés pour les autorités des États membres et impose des coûts de mise en conformité supplémentaires aux opérateurs qui utilisent des systèmes modulaires.

Sur la base de la comparaison des options stratégiques en termes d'efficacité, d'efficience, de cohérence, de subsidiarité et de proportionnalité, **l'OS-B est l'option privilégiée**. Elle établit un juste équilibre entre la réalisation des objectifs souhaités tout en veillant à ce que les mesures proposées dans le cadre de cette option stratégique n'aillent pas au-delà de ce qui est nécessaire pour résoudre efficacement le problème.

### **Quelles sont les positions des différentes parties intéressées? Qui soutient quelle option?**

Les parties prenantes ont largement soutenu les mesures communes à toutes les options stratégiques, qui comprennent l'augmentation des poids et dimensions maximaux des véhicules utilitaires lourds afin de compenser le poids et la taille des technologies à émission nulle et l'autorisation du transport transfrontière au moyen de véhicules plus lourds/plus longs entre des États membres voisins qui autorisent des normes identiques. Les autorités et les représentants du secteur ont considéré que ces mesures ainsi que l'harmonisation de la longueur chargée des transporteurs de véhicules et l'établissement d'un niveau minimal de contrôle du poids des véhicules utilitaires lourds étaient les mesures les plus importantes pour la décarbonation, l'harmonisation et l'application de la législation. Toutefois, quelques États membres et certains acteurs du transport ferroviaire/intermodal se sont montrés réticents à l'idée d'autoriser l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus lourds et/ou plus longs pour des opérations transfrontières longue distance (une mesure largement soutenue par l'OS-C), en raison de préoccupations quant aux effets sur les infrastructures routières et au risque de transfert modal rétrograde du rail vers la route. Les parties intéressées ont particulièrement salué les incitations supplémentaires à l'écologisation prévues par l'OS-B, telles que l'autorisation d'un poids supplémentaire maximal de 4 tonnes quel que soit le poids de la technologie à émission nulle et le fait de considérer les remorques et les semi-remorques comme des unités de transport intermodal. L'harmonisation et la simplification des procédures administratives relatives aux autorisations d'opérations de transport atypiques (dans l'OS-B) ont également reçu un large soutien de la part des parties intéressées.

### **C. Incidences de l'option privilégiée**

#### **Quels sont les avantages de l'option privilégiée (ou, à défaut, des options principales)?**

L'OS-B devrait permettre aux **autorités publiques nationales** de réaliser des économies sur les coûts d'ajustement (liés à l'entretien des infrastructures routières), estimées à 3 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Les économies sont dues à la diminution du nombre de trajets par rapport au scénario de référence (en raison de l'augmentation de la charge utile), à la transition du transport exclusivement routier au transport intermodal et à la réduction de la fréquence et de la gravité des pratiques de surcharge. En outre, les économies de coûts administratifs pour les autorités publiques nationales sont estimées à 22,8 milliards d'EUR. Elles s'expliquent par la mise en œuvre des systèmes de guichet unique au niveau national, qui permet ainsi d'économiser sur les coûts de traitement des demandes d'autorisation, ainsi que par la réduction du nombre de contrôles manuels/routiers rendue possible par les systèmes de pesage en mouvement. Les économies totales pour les autorités publiques nationales sont estimées à 25,8 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

Les **transporteurs routiers** réaliseraient des économies sur leurs coûts d'ajustement estimées à 42,8 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Ces économies sont liées à la réduction des coûts d'exploitation et à la réduction du temps nécessaire à la coopération avec les autorités publiques pour les contrôles manuels/routiers du poids. La réduction des coûts d'exploitation est due à l'augmentation de la charge utile moyenne et à la réduction du nombre de trajets (grâce à la longueur et au poids supplémentaires autorisés afin de tenir compte des technologies à émission nulle, à l'harmonisation des poids maximaux autorisés pour

les véhicules utilitaires lourds à cinq et six essieux en transport transfrontière, qui permet d'utiliser des véhicules de 44 tonnes et des EMS pour le transport transfrontière entre des États membres qui les autorisent, et à l'harmonisation de la longueur chargée des transporteurs de véhicules), ainsi qu'au passage d'opérations exclusivement routières à des opérations intermodales (grâce à l'alignement de la définition de transport intermodal sur la directive sur les transports combinés). En outre, les opérateurs de transport routier bénéficient de la suppression des autorisations pour l'utilisation de camions plus hauts afin de permettre l'utilisation de conteneurs de grande capacité en opérations de transport intermodal (3,2 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence), ainsi que de la réduction du temps nécessaire à la préparation et à la présentation des demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles (1,2 milliard d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence), grâce à l'application des principes du guichet unique au niveau national et à la numérisation des documents. Les économies totales pour les transporteurs routiers sont estimées à 47,3 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

L'OS-B devrait permettre de réaliser des économies sur les coûts externes liés aux émissions de CO<sub>2</sub> (estimées à 3,5 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence), aux émissions de polluants atmosphériques (2,1 milliards d'EUR) et aux émissions sonores (0,7 milliard d'EUR). Ces économies sont rendues possibles par l'utilisation accrue de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, par la transition vers le transport intermodal et par la diminution du nombre de trajets (grâce à l'augmentation de la charge utile). L'OS-B devrait également se traduire par une réduction des coûts externes liés aux décès, d'environ 0,9 milliard d'euros, grâce à la transition vers le transport intermodal et à la diminution du nombre de trajets.

### **Quels sont les coûts de l'option privilégiée (le cas échéant, sinon des options principales)?**

L'OS-B devrait engendrer des coûts d'ajustement pour les **autorités publiques nationales**, estimés à 4,3 milliards d'EUR en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Ces coûts incluent l'entretien des infrastructures routières rendu nécessaire par l'autorisation de poids supplémentaire pour les véhicules à émission nulle, la mise à jour de l'inventaire des ponts et tunnels, la mise en œuvre du principe du guichet unique au niveau national et le déploiement de systèmes de pesage en mouvement tous les 300 km dans le réseau RTE-T. En outre, les autorités publiques nationales devront supporter des coûts administratifs de 16,4 millions d'EUR pour la maintenance et la gestion des systèmes de guichet unique au niveau national. Les coûts totaux pour les autorités publiques nationales sont estimés à 4,4 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Dans l'ensemble, compte tenu des coûts et des économies, l'OS-B permet aux **autorités publiques nationales** de réaliser des **économies nettes** de 21,5 milliards d'EUR.

Pour les **transporteurs routiers**, l'OS-B devrait entraîner des coûts d'ajustement estimés à 2,1 milliards d'EUR en raison de la réduction des pratiques de surcharge. Les transporteurs qui exploitaient auparavant des camions en surcharge devront désormais respecter les limites de poids et il faudra parcourir davantage de véhicules-kilomètres pour transporter la même quantité de marchandises. Cela affectera les transporteurs qui opéraient en infraction. L'OS-B engendre des **économies nettes pour les transporteurs routiers**, estimées à 45,1 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

### **Quelles sont les incidences sur les PME et la compétitivité?**

L'option stratégique privilégiée devrait avoir une incidence positive sur la compétitivité des PME, qui constituent la grande majorité des entreprises du secteur du transport routier commercial (99 % des transporteurs routiers sont des PME). En particulier, les PME participant à des opérations transfrontières et intermodales bénéficieront de mesures contribuant à améliorer l'efficacité opérationnelle et énergétique et facilitant la transition vers des opérations à émission nulle. Les **économies nettes pour les transporteurs routiers** sont estimées à 45,1 milliards d'EUR, en valeur

actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

### **Y aura-t-il une incidence notable sur les budgets nationaux et les administrations nationales?**

Les coûts totaux pour les autorités publiques nationales sont estimés à 4,3 milliards d'EUR, en valeur actuelle, sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Le principal élément de coût de l'option privilégiée (environ 96 % des coûts totaux) pour les administrations des États membres est constitué des coûts d'ajustement liés à l'entretien des infrastructures. Dans l'ensemble, compte tenu à la fois des coûts et des économies, l'OS-B devrait permettre aux **autorités publiques nationales** de réaliser des **économies nettes** de 21,5 milliards d'EUR.

### **Y aura-t-il d'autres incidences notables?**

L'initiative pourrait également contribuer à atténuer le problème aigu de la pénurie de chauffeurs professionnels, en particulier pour les opérations longue distance. L'utilisation de véhicules plus lourds/plus longs permettant de transporter la même quantité de marchandises en moins de trajets, des contrôles routiers plus efficaces et des procédures administratives plus rapides pour les transports atypiques contribueront à optimiser l'utilisation du temps de travail des chauffeurs et l'utilisation des véhicules. En outre, l'adoption de véhicules à émission nulle équipés des normes de sécurité les plus récentes et l'amélioration du confort des cabines peuvent contribuer à améliorer l'image de la profession et à inciter les jeunes et les femmes à travailler dans le secteur.

### **Proportionnalité**

L'option stratégique privilégiée est considérée comme étant l'option la plus proportionnée à ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs stratégiques généraux.

### **D. Suivi**

#### **Quand la législation sera-t-elle réexaminée?**

Aucun réexamen n'est prévu à ce stade.