

Bruxelles, le 26 novembre 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

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

---

---

**TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850**

## **NOTE**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
Objet:	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 - Orientation générale

---

## **I. INTRODUCTION**

1. Le 11 juillet 2023, la Commission a transmis au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui s'inscrit dans le paquet "Écologisation des transports".
2. La proposition visant à modifier 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, ci-après dénommée la "directive fixant les poids et dimensions pour certains véhicules routiers" a trois objectifs: a) mieux assurer une circulation libre et efficace des marchandises et une concurrence loyale, b) prévoir des incitations suffisantes pour que le secteur encourage les investissements dans les technologies à émission nulle et c) assurer une application plus efficace et plus cohérente des règles nouvelles et existantes.

## **II. TRAVAUX MENES AU SEIN DES AUTRES INSTITUTIONS**

3. Le Parlement européen a décidé que cette proposition était du ressort de la commission des transports et du tourisme (TRAN) et a désigné M<sup>me</sup> Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES) en tant que rapporteure. Le Parlement européen a adopté sa position en première lecture lors de sa session plénière du 12 mars 2024.
4. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition lors de sa 578<sup>e</sup> session plénière, le 27 avril 2023. Le Comité des régions a adopté son avis lors de sa 159<sup>e</sup> session plénière, le 31 janvier 2024.

## **III. TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL ET DE SES INSTANCES PREPARATOIRES**

5. Le groupe "Transports terrestres" a entamé ses travaux le 24 juillet 2023, sous la présidence espagnole, par une présentation générale de la proposition et un examen de son analyse d'impact. Depuis la présentation de la proposition, le Conseil a examiné trois rapports sur l'état des travaux: le premier sous la présidence espagnole, le 4 décembre 2023 (ST 15668/23); le deuxième sous la présidence belge, le 18 juin 2024 (ST 10214/24); et un troisième sous la présidence polonaise, le 5 juin 2025 (ST 9156/25).
6. Sous la présidence danoise, les travaux se sont poursuivis au sein du groupe "Transports terrestres" le 4 juillet, le 18 septembre, les 15 et 31 octobre et le 13 novembre 2025.

## **IV. TRAVAUX MENES EN VUE D'UN COMPROMIS**

7. La présidence, tout en tenant compte des travaux des présidences précédentes, est revenue sur la base de la proposition de la Commission, sur laquelle elle a travaillé. Les travaux se sont concentrés sur le maintien des principaux objectifs dans le but global de simplifier la directive tout en soutenant l'utilisation de véhicules à émission nulle. La présidence propose des solutions aux questions aux suspens.
8. Une vue d'ensemble complète est présentée ci-dessous et explique les modifications apportées à la proposition de la Commission, en vue de l'adoption d'une orientation générale.

9. L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, relatif à l'utilisation d'autobus articulés et d'ensembles de véhicules spécifiques destinés au transport de passagers, est modifié afin de permettre aux États membres de continuer à utiliser des ensembles spécifiques.
10. La possibilité de s'écarter des poids et dimensions indiqués dans l'annexe est garantie pour les véhicules couverts par des autorisations spéciales destinés à transporter des charges indivisibles (article 4, paragraphe 3), les véhicules qui effectuent des opérations n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports (article 4, paragraphe 4) et les systèmes modulaires européens (EMS) (article 4, paragraphe 4 *bis*).  
À l'article 4 *ter*, et conformément aux objectifs de la modification proposée visant à encourager les véhicules à émission nulle et les opérations de transport intermodal, la présidence propose que les véhicules à moteur à émission nulle ou les ensembles de véhicules effectuant des opérations de transport intermodal soient également autorisés à franchir les frontières, même s'ils dépassent les poids maximaux définis à l'annexe, pour autant que leur poids ne dépasse pas les limites de poids fixées de part et d'autre de la frontière.
11. En ce qui concerne le transport de charges indivisibles et les exigences linguistiques applicables au conducteur (article 4, paragraphe 3), les États membres peuvent exiger des mesures spécifiques pour assurer une communication efficace avec le conducteur.
12. La possibilité pour les États membres d'autoriser une longueur supplémentaire allant jusqu'à 1,380 mètre pour les remorques utilisées dans le cadre de services de navette spécialisés a été introduite (article 4, paragraphe 4 *bis bis*), accompagnée d'un nouveau considérant 11 *quater* expliquant le raisonnement sous-tendant cette longueur supplémentaire.
13. La période maximale pour les essais relatifs aux EMS prévue à l'article 4, paragraphe 5, est portée à sept ans.
14. Les États membres disposent de suffisamment de temps pour mettre en place les fonctions de "guichet unique" au titre de l'article 4 *bis*.
15. L'article 7 introduit la possibilité pour les États membres de limiter l'utilisation de certaines routes ou de certains ouvrages d'art sur la base de préoccupations liées à la sécurité routière ou des caractéristiques de l'infrastructure.

16. En raison de préoccupations liées aux conséquences des poids supplémentaires sur l'infrastructure, des modifications ont été introduites en ce qui concerne l'application de l'article 10 *quinquies*. Le premier paragraphe précise que les États membres peuvent utiliser soit des systèmes automatiques installés sur les infrastructures routières du réseau RTE-T, soit un équipement de pesage embarqué. À partir du 1<sup>er</sup> décembre 2029, les véhicules à émission nulle devraient être en mesure de communiquer à distance des données fiables sur le poids au moyen d'équipements embarqués de mesure de la masse, avec la possibilité d'utiliser le tachygraphe intelligent. Les modalités seront détaillées dans un acte d'exécution.
17. L'article 10 *duodecies* précise qu'en cas de crise touchant plusieurs États membres, la Commission ne peut adopter des actes d'exécution qu'à la demande des États membres concernés.
18. La présidence propose également des simplifications administratives en n'imposant plus de système de suivi pour les essais relatifs aux EMS (article 4, paragraphes 5 et 5 *bis*) et en supprimant l'utilisation des informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) pour démontrer qu'une opération de transport peut être considérée comme une opération de transport intermodal (article 6, paragraphe 7). Compte tenu de la valeur ajoutée limitée des régimes en matière de politique d'accès intelligent, l'article 10 *bis* proposé a été supprimé.
19. Dans l'annexe, des modifications ont été apportées pour refléter le soutien à l'utilisation de véhicules à émission nulle, tout en tenant compte des préoccupations des États membres concernant l'usure de l'infrastructure:
  - a. une longueur supplémentaire de 0,90 mètre a été ajoutée pour les véhicules articulés comprenant un véhicule à moteur à émission nulle afin de laisser davantage d'espace pour installer la technologie à émission nulle (sous-section 1.1);
  - b. la ligne relevant la hauteur maximale des véhicules transportant des conteneurs de grande capacité a été supprimée, le passage sous pont posant problème à la plupart des États membres (sous-section 1.3);
  - c. une différenciation a été faite entre les véhicules à moteur à cinq ou six essieux en ce qui concerne le bonus "zéro émission" de respectivement 2 et 4 tonnes (sous-section 2.2);

- d. au point 2.3.6, le poids maximal a été réduit à 34 tonnes pour ce type particulier de véhicule court et lourd, tandis que les 2 tonnes supplémentaires ont été maintenues pour les véhicules à émission nulle. Une ligne supplémentaire a été ajoutée pour augmenter de 0,50 tonne les poids maximaux des autobus à deux essieux à émission nulle (sous-section 2.3);
- e. le poids supplémentaire pour l'essieu moteur des véhicules à émission nulle a été supprimé, la plupart des États membres estimant qu'un essieu moteur trop lourd endommagerait trop gravement les infrastructures (sous-section 3.4);
- f. une sous-section 3.6 a été ajoutée pour les essieux tridem des véhicules à moteur, étant donné que ce type de véhicule présente des caractéristiques spécifiques;
- g. compte tenu des cas particuliers qui existent, une ligne a été ajoutée pour les véhicules à moteur à cinq essieux, et une autre ligne a été ajoutée avec une formule spécifique définissant la distance entre les axes des essieux pour les ensembles de véhicules dépassant 42 tonnes (sous-section 4.3).

## V. CONCLUSIONS

- 20. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil "Transports, télécommunications et énergie" est invité à marquer son accord, lors de sa session du 4 décembre 2025, sur une orientation générale concernant le texte de compromis figurant à l'annexe de la présente note.

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**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,

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

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>1</sup> JO C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

<sup>2</sup> JO C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) La directive 96/53/CE du Conseil<sup>3</sup> fixe les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules utilitaires lourds qui peuvent circuler sur les routes de l'Union afin de garantir la sécurité routière et le bon fonctionnement du marché intérieur, de favoriser l'efficacité énergétique et opérationnelle des opérations de transport et de réduire les émissions de gaz à effet de serre résultant de ces opérations. L'évaluation de la directive 96/53/CE a montré qu'elle n'a réussi que partiellement à atteindre ses objectifs relatifs à la sécurité routière, au marché intérieur et à l'environnement et qu'il est nécessaire d'adapter ses dispositions afin de tenir compte des évolutions technologiques et de promouvoir l'innovation, de prendre en considération l'évolution des défis posés par le marché du transport et de contribuer aux priorités d'action de l'Union en matière de décarbonation des transports.
- (2) Dans sa communication intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir"<sup>4</sup>, la Commission indique clairement que, pour contribuer à la réalisation de l'objectif du pacte vert pour l'Europe<sup>5</sup> consistant à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050, il est nécessaire de rendre tous les modes de transport plus durables, de faire en sorte que des alternatives durables soient largement disponibles dans un système de transport multimodal et de mettre en place les mesures d'incitation appropriées pour favoriser la transition vers un système de transport sans pollution dans l'Union.
- (3) En rationalisant et en clarifiant les règles relatives aux poids et dimensions des véhicules utilitaires lourds utilisés pour le transport routier, il est nécessaire de remédier aux inefficacités énergétiques et opérationnelles des opérations de transport transfrontières, de renforcer les incitations des opérateurs à adopter des technologies à émission nulle tout en facilitant l'utilisation des solutions économes en énergie existantes et de soutenir davantage les opérations de transport intermodal de marchandises. Afin de réduire au minimum les charges administratives, d'éviter les distorsions de la concurrence et de réduire les risques pour la sécurité routière et les dommages causés aux infrastructures routières, il convient d'harmoniser certaines exigences relatives à l'utilisation de véhicules plus lourds et plus longs et de renforcer l'application des règles en vigueur.

---

<sup>3</sup> JO L 235 du 17.9.1996, p. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (4) Pour atteindre ces objectifs, il convient de trouver le juste équilibre entre l'efficacité économique, la durabilité environnementale, la protection des infrastructures routières et les aspects liés à la sécurité routière.
- (5) Les types de véhicules utilitaires lourds, ainsi que les poids de ces véhicules, ont été définis par référence à la législation de l'Union 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, en particulier le règlement (UE) 2018/858<sup>6</sup> et le règlement (UE) 2019/2144<sup>7</sup> du Parlement européen et du Conseil. Il est donc souhaitable de mettre à jour les références à ces actes juridiques pertinents, afin de clarifier le cadre législatif applicable.
- (6) Les dispositions de la directive 96/53/UE complètent la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>8</sup> en ce qui concerne la promotion et le soutien de la croissance du transport intermodal. La définition de l'opération de transport intermodal devrait donc être alignée sur la terminologie employée dans la directive 92/106/CEE, de manière à 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. Cette incitation au niveau du poids encouragera les transporteurs routiers à participer également au transport intermodal non conteneurisé.

---

<sup>6</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

<sup>7</sup> Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).

<sup>8</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).

- (7) Afin de garantir une compréhension commune et une mise en œuvre uniforme des dispositions de la présente directive en trafic national et international, il est nécessaire de préciser que les dérogations nationales à certaines limites maximales de poids et de dimensions autorisées pour certains types de véhicules circulant en trafic national ne s'appliquent pas automatiquement aux véhicules utilisés dans des opérations transfrontières.
- (8) Le transport de charges indivisibles est un segment de marché important lié aux secteurs stratégiques des énergies renouvelables, du génie civil et des infrastructures, du pétrole et du gaz, de l'industrie lourde et de la production d'électricité. Malgré la valeur reconnue des lignes directrices européennes existantes en matière de bonnes pratiques pour les transports atypiques, adoptées par des experts désignés par les États membres, très peu de progrès ont été accomplis sur la voie de la simplification et de l'harmonisation des règles et procédures permettant d'obtenir des autorisations pour le transport de charges indivisibles. Sans préjudice du droit des États membres d'établir les conditions nécessaires pour assurer la sécurité du transport de charges indivisibles sur leur territoire, les États membres devraient coopérer en vue d'harmoniser, dans la mesure du possible, ces exigences afin d'éviter la multiplication de conditions divergentes poursuivant le même objectif. Les États membres devraient également veiller à ce que les exigences nationales soient proportionnées et non discriminatoires, en s'abstenant d'imposer au conducteur des exigences injustifiées telles que la maîtrise de la langue nationale de l'État membre concerné. Les États membres devraient envisager de demander aux opérateurs de transport d'utiliser d'autres outils de communication, principalement de nature numérique, afin de garantir une communication efficace entre le conducteur et les autorités de contrôle. Les opérateurs de transport pourraient, par exemple, être invités à mettre en place un numéro de service auquel le conducteur peut recevoir une assistance en cas d'arrêt par les autorités de contrôle et à veiller à ce que ce numéro de service soit disponible lorsque le conducteur conduit, y compris pendant les heures nocturnes et les week-ends. Afin de réduire la charge administrative pesant sur les opérateurs et de garantir des opérations efficaces, équitables et sûres, il est essentiel de mettre en place un système transparent, harmonisé et facile d'utilisation pour l'obtention des autorisations.

- (9) Les systèmes modulaires européens (EMS) ont été longuement utilisés et expérimentés et se sont révélés être une solution intéressante pour améliorer l'efficacité économique et énergétique des opérations de transport, tout en garantissant la sécurité routière et la protection des infrastructures, lorsqu'ils sont mis en œuvre dans un domaine physique et opérationnel adéquat. Compte tenu des spécificités nationales, des intérêts économiques différents, des besoins de transport et de la diversité de leurs capacités en matière d'infrastructures de transport, les États membres sont les mieux placés pour évaluer et autoriser la circulation des EMS sur leur territoire. Dans le même temps, afin de permettre des incidences socio-économiques et environnementales positives plus larges de l'utilisation des EMS, il est essentiel d'éliminer les obstacles inutiles à leur utilisation dans les opérations transfrontières entre États membres voisins qui autorisent ces ensembles de véhicules sur leur territoire, sans limitation du nombre de frontières franchies, pour autant qu'ils respectent les conditions nationales applicables aux EMS établies par les États membres sur leurs territoires respectifs. Il s'agit de garantir que les EMS utilisés dans les opérations transfrontières respectent la limite de poids et de dimension commune la plus élevée applicable dans ces États membres.
- (10) Les États membres devraient continuer d'être autorisés à mener des essais à titre temporaire. En effet, les nouvelles technologies permettant la recharge en mouvement, telles que les panneaux solaires, les pantographes et les routes électriques, ou l'introduction progressive des EMS dans les États membres, peuvent nécessiter un dépassement des poids et dimensions maximaux dans un environnement d'essai, y compris sur des tronçons transfrontières du réseau routier. Par conséquent, les États membres devraient continuer d'être autorisés à mener de tels essais et d'être en mesure de tester la compatibilité des nouvelles technologies et des nouveaux concepts par-delà les frontières. Le caractère temporaire et innovant des essais doit être clarifié en fixant un délai maximal pour leur réalisation. Dans le même temps, le nombre d'essais de nouvelles technologies et de programmes innovants ne devrait pas être limité afin d'éviter d'entraver l'innovation.

- (11) Le transport de charges indivisibles effectué par des véhicules ou des ensembles de véhicules dépassant les poids ou dimensions maximaux et l'utilisation des EMS, compte tenu de leurs besoins de dispositifs de sécurité supplémentaires et d'infrastructures appropriées, nécessite qu'une attention particulière soit accordée à des éléments tels que la transparence des informations pertinentes, la sécurité juridique et l'harmonisation des procédures d'autorisation. Il est donc nécessaire que les États membres mettent en place un système électronique d'information et de communication unique, contenant toutes les informations pertinentes relatives aux conditions opérationnelles et administratives du transport de charges indivisibles et de l'utilisation des EMS, d'une manière claire et facilement accessible. Ce système national devrait également permettre aux opérateurs d'obtenir les informations et de soumettre par voie électronique, dans un format normalisé, leurs demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles dans l'État membre concerné.
- (11 *bis*) Le trafic transfrontière entre États membres, dans le cadre duquel les limites de poids sont plus élevées que celles indiquées à l'annexe I, peut améliorer l'efficacité et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en réduisant le nombre total de kilomètres parcourus. Ces opérations devraient toujours être autorisées tant que les conditions nationales des États membres sont respectées en ce qui concerne ces limites plus élevées et qu'elles sont effectuées par des véhicules à moteur à émission nulle ou des véhicules participant à des opérations de transport intermodal. Cela devrait être sans préjudice du droit des États membres de déroger, conformément à l'article 4, aux limites de poids et de dimensions fixées à l'annexe I.
- (11 *ter*) Il convient de permettre aux États membres d'autoriser les opérations de transport spécialisées qui sont effectuées dans des circonstances où elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules d'autres États membres, en permettant que ces opérations s'écartent des poids et dimensions normaux des véhicules, étant donné que ces transports spécialisés n'ont pas d'incidence significative sur la concurrence internationale dans le secteur des transports. Il est nécessaire de clarifier le concept et l'utilisation des véhicules spécialisés, en particulier dans le contexte de l'extension de ces opérations au trafic international, afin de permettre une coopération fluide entre les États membres consentants. Les opérations de transport liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière, le transport effectué avec des ensembles de véhicules possédant plus de six essieux et le transport local par autobus en sont des exemples évidents.

(11 *quater*) Afin de favoriser l'efficacité opérationnelle et de promouvoir des solutions qui contribuent à limiter l'incidence environnementale du transport routier, il convient que les États membres puissent autoriser une longueur supplémentaire pour les véhicules articulés utilisés dans le cadre du transport par navette, à condition que les autres paramètres de l'annexe 1, et en particulier de sa sous-section 1.5, soient respectés. L'augmentation de la longueur des véhicules articulés utilisés dans le cadre du transport par navette, qui est un service régulier, effectué sur un itinéraire logistique fixe, peut augmenter considérablement la capacité de chargement, en particulier pour les marchandises sur palettes, réduisant ainsi le nombre de trajets nécessaires.

(11 *quinquies*) Il est essentiel, pour la transition écologique du secteur du transport routier, de prévoir des incitations en faveur des véhicules à émission nulle. Les États membres sont encouragés à harmoniser leurs limites de poids nationales de manière à encourager les véhicules à émission nulle sans entraver le trafic transfrontière.

(11 *sexies*) La directive autorisant des dérogations aux poids et dimensions maximaux, les États membres peuvent, pour des raisons liées à la sécurité routière ou aux caractéristiques de l'infrastructure, continuer à être en mesure de limiter la circulation de certains véhicules sur des parties spécifiques de leur réseau routier.

(12) *supprimé*

(13) *supprimé*

(14) Les transporteurs de véhicules à carrosserie ouverte ont très peu de possibilités de réduire leur consommation d'énergie en améliorant leur aérodynamique. Les règles nationales divergentes concernant les charges en porte-à-faux sur les transporteurs de véhicules entraînent des distorsions de concurrence et limitent considérablement leur potentiel d'amélioration de l'efficacité opérationnelle et de la performance énergétique en trafic international. Il est donc nécessaire d'harmoniser les règles relatives aux charges en porte-à-faux sur les transporteurs de véhicules à carrosserie ouverte, afin de garantir que ces objectifs sont correctement atteints.

- (15) Les véhicules utilitaires lourds équipés de cabines allongées ont commencé à faire leur entrée sur le marché, associés à des systèmes de propulsion à émission nulle. L'utilisation de systèmes de propulsion à émission nulle nécessite, en fonction de la technologie, un espace supplémentaire qui ne devrait pas être comptabilisé au détriment de la charge effective du véhicule, afin que le secteur du transport routier à émission nulle ne soit pas pénalisé sur le plan économique. Il convient donc de préciser que le dépassement de la longueur maximale prévu pour les cabines allongées peut être défini de manière à prévoir l'espace nécessaire à l'inclusion de technologies à émission nulle, telles que les batteries et les réservoirs d'hydrogène, pour autant que les caractéristiques de sécurité, d'efficacité et de confort des cabines aérodynamiques ne soient pas compromises.
- (16) À l'instar de la nécessité de disposer d'un espace supplémentaire, les normes actuelles ne sont pas non plus appropriées pour compenser le poids supplémentaire des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, en particulier dans le transport longue distance. Les ensembles de véhicules à émission nulle, de même que les véhicules de transport de personnes les plus couramment utilisés dans l'Union, ont besoin de disposer d'un poids supplémentaire ainsi que d'un poids par essieu supplémentaire. Les technologies plus légères et l'amélioration de l'aérodynamique rendront l'utilisation des systèmes de propulsion à émission nulle plus efficace (par exemple, afin de permettre des trajets plus longs et une durée de vie plus longue des batteries) en réduisant leur consommation d'énergie. Afin d'encourager davantage le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle et de promouvoir le développement technologique, ainsi que l'amélioration de l'aérodynamique des véhicules, les autorisations de poids supplémentaires ne devraient donc pas tenir compte du poids de la technologie à émission nulle.
- (17) Une application efficace, efficiente et cohérente des règles est de la plus haute importance pour garantir une concurrence non faussée entre les opérateurs et éliminer les risques pour la sécurité routière et les infrastructures routières posés par les véhicules dépassant illégalement les poids ou dimensions applicables. Afin que les contrôles routiers ciblent mieux les véhicules en surcharge, et s'ils choisissent d'utiliser des systèmes automatiques sur l'infrastructure routière, les États membres devraient assurer au minimum le déploiement de ces systèmes dans le réseau de transport routier transeuropéen. En outre, afin de garantir une application fiable et cohérente de la législation dans l'ensemble de l'Union, le niveau minimal obligatoire des contrôles à effectuer par les États membres devrait être établi proportionnellement au niveau de circulation, sur leur territoire, des véhicules relevant du champ d'application de la présente directive, y compris en prévoyant un nombre approprié de contrôles de nuit.

- (17 bis) Afin de garantir une application efficace, efficiente et cohérente de la législation et d'améliorer la conformité des véhicules ayant un poids plus élevé leur permettant de supporter la technologie à émission nulle, les véhicules devraient transmettre des informations sur le poids total actuel de l'ensemble de véhicules à partir de technologies embarquées telles que le dispositif embarqué de surveillance de la masse au moyen de communications spécialisées à courte portée. Les informations peuvent être utilisées par les États membres pour identifier les véhicules susceptibles de dépasser les limites de poids, mais la présente directive n'oblige pas les États membres à utiliser de communications spécialisées à courte portée dans le cadre du contrôle de l'application. Il s'agit d'un outil qui vient s'ajouter à d'autres outils de contrôle de l'application. Afin de garantir le respect de ces exigences, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission pour permettre la transmission des données aux autorités chargées du contrôle de l'application.
- (17 ter) Étant donné que l'introduction de toute modification du tachygraphe peut être complexe et qu'il peut être coûteux pour les opérateurs d'équiper les véhicules du dispositif embarqué de surveillance de la masse pour les mettre en conformité, cette exigence ne devrait s'appliquer qu'aux véhicules équipés d'un tel dispositif à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2029. Sans préjudice du règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ou de la prérogative des États membres de réglementer les exigences en matière de poids pour les transports nationaux, la présente directive ne prévoit pas la mise en conformité des véhicules au moyen du dispositif embarqué de surveillance accrue. En outre, la Commission devrait pouvoir reporter la date du 1<sup>er</sup> décembre 2029 de 18 mois au maximum si cela est nécessaire pour garantir la capacité de transmission des données relatives au poids.
- (18) *supprimé*
- (19) *supprimé*
- (20) Il convient que le Parlement européen et le Conseil soient régulièrement informés des résultats des contrôles de conformité effectués par les autorités compétentes des États membres. Ces informations, fournies par les États membres, devraient permettre à la Commission de suivre l'évolution du marché et la conformité à la directive 96/53/CE. Afin de faciliter la communication par les États membres des informations nécessaires à la Commission et de garantir l'uniformité et la comparabilité des données, en permettant de contrôler la conformité et d'évaluer la performance globale de la directive 96/53/CE, il est souhaitable que la Commission établisse un format de déclaration uniforme et facile à utiliser.

(21) Afin de permettre au secteur du transport routier de réagir rapidement à une éventuelle crise, telle qu'une catastrophe naturelle, une pandémie, un conflit militaire ou la défaillance d'une infrastructure, il est nécessaire d'introduire dans la directive 96/53/CE une clause d'urgence permettant temporairement la circulation de véhicules utilitaires lourds dépassant les poids et/ou dimensions maximaux autorisés, afin de garantir la continuité de la fourniture des biens et services nécessaires. Cette clause exceptionnelle ne devrait s'appliquer que lorsque l'intérêt public l'exige, et à condition que la sécurité routière ne soit pas compromise, et sans préjudice de la législation spécifique applicable dans le contexte du transport militaire et du renforcement de la dissuasion et de la réaction.

(22) *supprimé*

- (23) Afin d'assurer des conditions uniformes pour la mise en œuvre de la présente directive, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution pour établir un formulaire de demande type commun et harmoniser les règles et procédures relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires pour les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids et/ou dimensions maximaux et sont prévus pour transporter des charges indivisibles, pour établir un formulaire de déclaration standardisé afin que les États membres s'acquittent de leurs obligations de déclaration et pour établir des exceptions temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions utilisées dans le trafic international entre des États membres touchés par une crise. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil<sup>9</sup>.
- (24) Compte tenu des nombreuses modifications apportées à l'annexe I de la directive 96/53/CE en ce qui concerne la nécessité d'encourager davantage le déploiement de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, la nécessité d'harmoniser le poids maximal des véhicules à moteur à 5 essieux et la nécessité de promouvoir le transport intermodal, il convient, pour des raisons de clarté, de la remplacer.
- (25) *supprimé*
- (26) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir garantir la sécurité routière, favoriser des opérations de transport durables et efficaces et promouvoir le bon fonctionnement du marché intérieur, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent l'être mieux au niveau de l'Union, en raison de la nature transfrontière du transport routier et des problèmes que la présente directive est destinée à traiter, l'Union 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.

---

<sup>9</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).

(27) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs<sup>10</sup>, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.

(28) Il convient dès lors de modifier la directive 96/53/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

*Modifications de la directive 96/53/CE*

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

1) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point a) est remplacé par le texte suivant:

"a) aux dimensions des véhicules à moteur des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> et de leurs remorques de catégorie O et des véhicules à moteur des catégories N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> et de leurs remorques des catégories O<sub>3</sub> et O<sub>4</sub>, tels qu'ils sont classés à l'article 4 du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil\*;"

---

<sup>10</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles figurent dans le règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil\*\*.";

---

\* Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

\*\* Règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2019 relatif aux prescriptions applicables à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants des véhicules et des usagers vulnérables de la route, modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 78/2009, (CE) n° 79/2009 et (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil et les règlements (CE) n° 631/2009, (UE) n° 406/2010, (UE) n° 672/2010, (UE) n° 1003/2010, (UE) n° 1005/2010, (UE) n° 1008/2010, (UE) n° 1009/2010, (UE) n° 19/2011, (UE) n° 109/2011, (UE) n° 458/2011, (UE) n° 65/2012, (UE) n° 130/2012, (UE) n° 347/2012, (UE) n° 351/2012, (UE) n° 1230/2012 et (UE) 2015/166 de la Commission (JO L 325 du 16.12.2019, p. 1).";

c) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. La présente directive ne s'applique pas aux autobus articulés comportant plus d'une section articulée, ni aux ensembles de véhicules composés d'un véhicule à moteur et d'une remorque attelée destinés au transport de passagers, ni aux ensembles de véhicules composés d'un véhicule à moteur et d'une semi-remorque attelée destinés au transport de passagers.".

2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) au deuxième tiret, la définition de "remorque" est remplacée par le texte suivant:

"— "remorque": un véhicule au sens de l'article 3, point 17, du règlement (UE) 2018/858,";

b) au troisième tiret, la définition de "semi-remorque" est remplacée par le texte suivant:

"— "semi-remorque": un véhicule au sens de l'article 3, point 33, du règlement (UE) 2018/858,";

c) la définition suivante est insérée après celle d'"ensemble de véhicules":

"— "système modulaire européen": un véhicule à moteur ou un ensemble de véhicules associé à une ou plusieurs remorques ou semi-remorques, formant un tout qui dépasse la longueur maximale autorisée et qui peut dépasser les poids maximaux autorisés indiqués à l'annexe I, et dont chaque véhicule à moteur, remorque et semi-remorque ne dépasse pas les poids et dimensions indiqués à l'annexe I,";

d) la définition suivante est insérée après celle de "véhicule conditionné":

"— "transporteur de véhicules": un ensemble de véhicules qui est construit ou aménagé de façon permanente pour pouvoir assurer le transport d'autres véhicules,";

e) au quatorzième tiret, la définition de "véhicule à carburant de substitution" est remplacée par le texte suivant:

"—"véhicule à carburant de substitution": un véhicule à moteur entièrement alimenté par un carburant de substitution et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par le règlement (UE) 2018/858,";

f) au quinzième tiret, le point a) de la définition d'"opération de transport intermodal" est remplacé par le texte suivant:

"a) les opérations de transports combinés définies à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/106/CEE du Conseil\*; ou";

---

\* 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).";

h) le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

"Toutes les dimensions maximales autorisées figurant à l'annexe I sont vérifiées par rapport aux valeurs déclarées correspondantes pour le véhicule concerné dans la fiche de renseignements accompagnant la réception UE par type du véhicule entier, établie conformément à l'annexe I du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission\*, sans tolérances positives.";

---

\* Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).".

3) L'article 4 est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, le point c) suivant est ajouté:

"c) de véhicules ou ensembles de véhicules pour le transport international de marchandises ou de personnes qui ne sont pas conformes aux caractéristiques indiquées à l'annexe I.";

b) les paragraphes 3 et 4 sont remplacés par le texte suivant:

"3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids et/ou dimensions maximaux ne peuvent être autorisés à circuler que sur la base d'autorisations spéciales délivrées par les autorités compétentes, ou sur la base de dispositions similaires convenues au cas par cas avec ces autorités lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.

Les États membres veillent à ce que la procédure d'obtention d'autorisations ou de dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles soit fluide, efficace et non discriminatoire, en réduisant au minimum les charges administratives et en évitant les retards injustifiés.

Les États membres veillent à ce que les autorisations ou les dispositions similaires pour le transport de charges indivisibles soient délivrées dans des conditions proportionnées et non discriminatoires. En particulier, les États membres coopèrent pour éviter le foisonnement des marquages et de la signalisation des véhicules et pour encourager le recours aux pictogrammes plutôt qu'au texte. Les États membres n'imposent pas au conducteur l'obligation de connaître la ou les langues officielles des États membres dans lesquels l'opération a lieu. Toutefois, les États membres peuvent exiger d'autres mesures pour assurer une communication efficace entre le conducteur et les autorités de contrôle, y compris des outils de communication numériques.

4. Les États membres peuvent autoriser que les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont utilisés pour le transport et qui effectuent certaines opérations de transport national ou international n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des poids et des dimensions qui s'écartent de ceux indiqués à l'annexe I, sections 1, 2, et 4.

Les opérations de transport sont considérées comme n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports si l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie:

- a) les opérations de transport sont effectuées, sur le territoire d'un État membre, par des véhicules ou ensembles de véhicules spécialisés, dans des circonstances telles qu'elles ne sont normalement pas effectuées par des véhicules en provenance d'autres États membres;
- b) l'État membre qui permet que des opérations de transport soient effectuées sur son territoire par des véhicules ou ensembles de véhicules s'écartant des poids et des dimensions prévus à l'annexe I autorise également la circulation de systèmes modulaires européens, conformément au paragraphe 4 bis, de telle manière que l'on puisse atteindre au moins la longueur de chargement autorisée dans cet État membre et que tout opérateur puisse bénéficier de conditions égales de concurrence.";

c) les paragraphes 4 *bis bis* et 4 *bis* suivants sont insérés:

"4 *bis bis*. Les États membres peuvent autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules articulés utilisés pour le transport par navette dans le cadre d'opérations de transport national ou international dont les dimensions s'écartent de celles fixées à l'annexe I, sous-section 1.1, si la longueur supplémentaire ne dépasse pas 1,380 mètre.

4 *bis*. Les États membres peuvent autoriser, sur leur territoire, la circulation en trafic national et international de systèmes modulaires européens, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:

- a) les États membres mettent à la disposition du public, de manière accessible et transparente, les informations relatives aux poids et dimensions maximaux applicables à la circulation des systèmes modulaires européens sur leur territoire;
- b) les États membres mettent à la disposition du public, de manière accessible et transparente, les informations relatives à la partie du réseau routier sur laquelle peuvent circuler les systèmes modulaires européens;

c) les États membres assurent la connectivité entre la partie du réseau routier sur laquelle peuvent circuler les systèmes modulaires européens au sein de leur territoire et le réseau routier des États membres voisins qui autorisent également la circulation de systèmes modulaires européens, afin de rendre possible le trafic transfrontalier.

Lorsqu'un État membre autorise, en vertu du présent paragraphe, la circulation de systèmes modulaires européens en trafic national, il ne peut refuser ou interdire la circulation, sur son territoire, de systèmes modulaires européens en trafic international, pour autant que ces derniers respectent les conditions nationales, y compris les poids et dimensions maximaux fixés pour les systèmes modulaires européens en trafic national.

Lorsqu'ils autorisent la circulation de systèmes modulaires européens sur leur territoire, les États membres en informent la Commission.";

d) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. Les États membres peuvent autoriser, pour une période limitée, les essais de véhicules ou d'ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne peuvent satisfaire aux exigences de la présente directive. Ces véhicules ou ensembles de véhicules sont autorisés à effectuer certaines opérations de transport national ou international pendant la période de l'essai. En particulier, les essais relatifs aux systèmes modulaires européens sont autorisés pour une période maximale de sept ans. Le nombre d'essais n'est pas limité. Les États membres en informent la Commission.";

f) le paragraphe 7 est supprimé.

4) Les articles 4 *bis* et 4 *ter* suivants sont insérés:

*"Article 4 bis*

1. Les États membres mettent en place et gèrent un système électronique d'information et de communication comportant au moins les fonctions de "guichet unique" suivantes:

a) un point d'entrée national unique par l'intermédiaire duquel le demandeur présente, dans un format normalisé, sa demande d'autorisation spéciale ou de disposition similaire comme prévu à l'article 4, paragraphe 3;

b) un point d'accès national unique permettant aux demandeurs d'obtenir des informations sur les conditions à remplir pour demander des autorisations spéciales ou des dispositions similaires comme prévu à l'article 4, paragraphe 3, ainsi que les informations nécessaires pour planifier leurs itinéraires de manière claire, accessible et transparente;

*b bis*) un point d'accès national unique aux informations sur les poids et dimensions maximaux autorisés dans un État membre en vertu de l'article 4, paragraphe 2, point a), de l'article 4, paragraphe 4, et de l'article 4 *ter*, le cas échéant;

c) un point d'accès national unique, pour les opérateurs de systèmes modulaires européens, aux informations mentionnées à l'article 4, paragraphe 4 *bis*, points a) et b), le cas échéant.

Les points d'entrée nationaux "à guichet unique" et les points d'accès nationaux peuvent être consolidés sur un site web unique accessible au public fournissant un point d'entrée unifié et permettant aux utilisateurs d'interagir avec l'organe de décision national ou régional compétent sans nécessiter de demandes multiples.

2. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les éléments minimaux du formulaire de demande et harmonisant les règles et procédures relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires mentionnées au paragraphe 1 du présent article et à l'article 4, paragraphe 3. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

#### *Article 4 ter*

1. Lorsqu'un État membre autorise, en vertu de l'article 4, paragraphe 2, point a), la circulation sur son territoire d'ensembles de véhicules dont le poids maximal dépasse les limites indiquées aux sections 2 ou 3 ou à la sous-section 4.3 de l'annexe I, il ne peut refuser ou interdire l'usage sur son territoire, en trafic international, des ensembles de véhicules qui respectent les valeurs de poids fixées pour le transport national de marchandises, lorsque ces ensembles de véhicules comprennent des véhicules à moteur à émission nulle ou lorsque ces ensembles de véhicules effectuent des opérations de transport intermodal."

5) L'article 6 est modifié comme suit:

a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

"1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les véhicules visés à l'article 1<sup>er</sup> et conformes à la présente directive sont munis d'une des preuves suivantes:

a) une combinaison des deux plaques suivantes:

i) la "plaque réglementaire du constructeur", établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission\*,

ii) la plaque relative aux dimensions, telle que décrite à l'annexe III de la présente directive, établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535;

b) une plaque unique établie et apposée conformément à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a) du présent paragraphe;

c) un document unique délivré par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation. Ce document porte les mêmes rubriques et les mêmes informations que celles qui figurent sur les plaques mentionnées au point a). Il est conservé à un endroit facilement accessible au contrôle et est suffisamment protégé.

---

\* Règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission du 31 mars 2021 établissant des règles relatives à l'application du règlement (UE) 2019/2144 du Parlement européen et du Conseil eu égard aux procédures uniformes et aux spécifications techniques pour la réception par type des véhicules, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction et leur sécurité (JO L 117 du 6.4.2021, p. 1).";

b) le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant:

"5. La colonne centrale de la preuve de conformité relative aux poids indique, le cas échéant, les valeurs de l'Union en matière de poids applicables au véhicule en question.";

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

"La présente directive ne fait pas obstacle à l'application des dispositions en vigueur dans chaque État membre en matière de circulation routière permettant de limiter les poids et/ou les dimensions des véhicules sur certaines routes ou certains ouvrages d'art, sur la base de préoccupations liées à la sécurité routière et des caractéristiques de l'infrastructure, quel que soit l'État d'immatriculation ou de mise en circulation de ces véhicules.

Il est possible, notamment, d'imposer des restrictions au niveau local concernant les dimensions maximales et/ou les poids maximaux autorisés des véhicules qui peuvent être utilisés dans des zones ou sur des routes spécifiées, lorsque l'infrastructure n'est pas adaptée pour les véhicules longs et lourds, telles que les centres des villes, les petits villages ou les lieux présentant un intérêt naturel particulier."

6) L'article 8 *ter* est modifié comme suit:

a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Dans l'objectif d'améliorer leur efficacité énergétique, les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences fixées aux paragraphes 2 et 3 et qui sont conformes au règlement (UE) 2018/858, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues à l'annexe I, sous-section 1.1, de la présente directive pour permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces dispositifs sont conformes à l'annexe I, sous-section 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 mentionnés au paragraphe 1 font l'objet d'une réception par type conformément aux règles en matière de réception par type énoncées dans le cadre établi par le règlement (UE) 2018/858 et le règlement d'exécution (UE) 2021/535.";

b) le paragraphe 5 est supprimé.

- 7) L'article 8 *quater* suivant est inséré:

*"Article 8 quater*

Les transporteurs de véhicules à carrosserie ouverte peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, sous-section 1.1, lorsqu'ils sont chargés, jusqu'à un total de 20,75 mètres, en utilisant des supports de charge autorisés.

Le porte-à-faux ou le support de charge des transporteurs de véhicules ne doit pas faire saillie par rapport au chargement. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 0,50 mètre, à condition que le premier essieu du véhicule transporté repose sur la structure de la remorque. Le chargement peut faire saillie à l'arrière jusqu'à un maximum de 1,50 mètre, à condition que le dernier essieu du véhicule transporté repose sur la structure de la remorque et que l'essieu arrière du véhicule transporté ne dépasse pas le support de charge."

- 8) L'article 9 *bis* est modifié comme suit:

- a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui sont conformes au règlement (UE) 2018/858 peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à l'annexe I, sous-section 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique et les performances en matière de sécurité. Tout dépassement des longueurs maximales autorisées en vertu du présent article peut également être utilisé pour installer une technologie à émission nulle. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, sous-section 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 le règlement (UE) 2018/858 et par le règlement d'exécution (UE) 2021/535.";

- b) le paragraphe 3 est supprimé.

9) L'article 10 *ter* est remplacé par le texte suivant:

*"Article 10 ter*

1. Les poids maximaux autorisés des véhicules à carburant de substitution ou à émission nulle sont ceux indiqués à l'annexe I, sous-sections 2.2, 2.3 et 2.4.

Le poids supplémentaire requis par les véhicules à carburant de substitution autres que les véhicules à émission nulle 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 compléter la présente directive en mettant à jour la liste des carburants de substitution visés à l'article 2 qui nécessitent un poids supplémentaire. Il importe tout 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.

2. Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, sous-section 1.1, pour les véhicules articulés, lorsque ceux-ci comprennent des véhicules à moteur à émission nulle, peuvent être dépassées de la longueur supplémentaire nécessaire pour supporter la technologie à émission nulle, avec un maximum de 0,90 mètre, afin de permettre l'ajout de tels dispositifs. Ces véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle sont conformes à l'annexe I, sous-sections 1.5 et 1.6, de la présente directive, et tout dépassement des longueurs maximales n'entraîne pas d'augmentation de la longueur de chargement des ensembles de véhicules en question, afin d'assurer la compatibilité des semi-remorques avec les exigences applicables aux opérations de transport intermodal.

La longueur supplémentaire requise par les véhicules à émission nulle est déterminée sur la base de la documentation fournie par le constructeur lorsque le véhicule en question fait l'objet d'une réception. Cette longueur supplémentaire est indiquée dans le document probant officiel requis conformément à l'article 6."

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

*"Article 10 quater*

Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, sous-section 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9 *bis*, paragraphe 1, et de l'article 10 *ter*, paragraphe 2, et la distance maximale fixée à l'annexe I, sous-section 1.6, peuvent être dépassées de 0,150 mètre 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."

- 11) L'article 10 *quinquies* est modifié comme suit:

- a) les paragraphes 1 et 2 sont remplacés par le texte suivant:

"1. Les États membres prennent des mesures spécifiques pour identifier les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation qui sont susceptibles de présenter un dépassement du poids maximal autorisé et qui devraient donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour garantir le respect des exigences de la présente directive. Ces mesures peuvent être prises à l'aide de systèmes automatiques installés sur les infrastructures routières du réseau transeuropéen de transport routier conformément au règlement (UE) 2024/1679 \*.

Outre l'utilisation de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, les États membres peuvent repérer, au moyen d'un équipement de pesage embarqué installé dans les véhicules conformément au paragraphe 4, les véhicules ou les ensembles de véhicules en circulation qui sont susceptibles de présenter un dépassement des poids maximaux autorisés.

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.

*1 bis.* Afin de pouvoir bénéficier du poids supplémentaire accordé aux véhicules à émission nulle à l'annexe I, points 2.2.1 et 2.2.2, les véhicules équipés d'un dispositif OBMM conforme au règlement d'exécution (UE) 2025/2161 de la Commission et immatriculés pour la première fois à partir du 1<sup>er</sup> décembre 2029 sont en mesure de communiquer à distance aux autorités de contrôle sur route des données fiables sur le poids des ensembles de véhicules en circulation. Les informations transmises ne peuvent être utilisées par les États membres que pour identifier les véhicules susceptibles de dépasser les poids maximaux autorisés.

*1 ter.* Un tachygraphe intelligent tel que défini dans le règlement (UE) n° 165/2014 peut être utilisé aux fins de la transmission des données visées au paragraphe 1 *bis*.

*1 quater.* La Commission peut adopter des actes d'exécution si cela est nécessaire pour permettre la transmission des données visées au paragraphe 1 *bis* aux autorités chargées du contrôle de l'application. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2.

*1 quinquies.* La Commission peut adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *nonies* reportant de 18 mois la date visée au paragraphe 1 *bis* si cela est nécessaire pour garantir que les véhicules nouvellement immatriculés sont en mesure de transmettre les données relatives au poids par communication à distance.

2. Chaque État membre effectue, chaque année civile, un nombre approprié de contrôles des véhicules ou ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises et relevant du champ d'application de la présente directive sur son territoire qui portent sur le poids de ces véhicules ou ensembles de véhicules, quel que soit le pays dans lequel ces véhicules sont immatriculés ou ont été mis en circulation.";

---

"\* Règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013, (JO L, 2024/1679, 28.6.2024).";

b) au paragraphe 5, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

"5. La Commission peut adopter des 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.".

12) *supprimé*

13) *supprimé*

14) L'article 10 *octies* est remplacé par le texte suivant:

*"Article 10 octies*

1. 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;
- b) le nombre de véhicules ou d'ensembles de véhicules en surcharge qui ont été détectés;
- c) le nombre de systèmes automatiques mis en place sur l'infrastructure routière conformément à l'article 10 *quinquies*, paragraphe 1, en précisant s'ils sont utilisés à des fins d'identification uniquement ou s'ils sont certifiés à des fins d'exécution directe;

*d) supprimé;*

e) le nombre d'autorisations nationales délivrées pour des transports anormaux conformément à l'article 4, paragraphe 3, et leur durée (autorisations ponctuelles ou autorisations de longue durée).

Ces informations sont ventilées par an.

2. La Commission analyse les informations reçues en application du paragraphe 1 et, sur la base de ces informations, présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, au plus tard 13 mois après avoir reçu les informations de tous les États membres. Ce rapport contient des informations sur les évolutions pertinentes dans les domaines en question.

3. La Commission établit, au moyen d'actes d'exécution, un formulaire type de rapport sous format électronique à utiliser par les États membres pour communiquer à la Commission les informations visées au paragraphe 1. Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 *decies*, paragraphe 2."

15) À l'article 10 *nonies*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

"2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *ter*, paragraphe 1, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à partir du [OP: *veuillez insérer la date d'entrée en vigueur de la présente directive*]. 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."

16) À l'article 10 *decies*, le paragraphe 4 suivant est inséré:

"4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.";

17) L'article 10 *undecies* est supprimé.

18) L'article 10 *duodecies* suivant est inséré:

*"Article 10 duodecies*

En cas de crise, lorsque l'intérêt public l'exige, et pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, les États membres peuvent accorder des dérogations temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions fixées à l'annexe I pour les véhicules utilisés en trafic national, pour une période n'excédant pas deux mois; ces dérogations ne peuvent être renouvelées que si la crise persiste.

Toute dérogation de ce type est dûment motivée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement sur son site internet officiel les informations relatives à la dérogation accordée.

Lorsqu'une crise touche plusieurs États membres, la Commission peut adopter des actes d'exécution, à la demande des États membres concernés, afin d'établir des dérogations temporaires à l'application des limites de poids et de dimensions fixées à l'annexe I pour les véhicules utilisés en trafic international entre les États membres touchés. La durée de cette dérogation ne peut excéder six mois et ne peut être renouvelée que si la crise persiste. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure prévue à l'article 10 *decies*, paragraphe 4.

Aux fins du présent article, on entend par "crise" un événement exceptionnel, inattendu et soudain, naturel ou d'origine humaine, de nature et d'ampleur extraordinaires, qui se produit à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union et qui a des incidences directes ou indirectes importantes dans le domaine du transport routier, de l'économie ou du bien-être des citoyens de l'Union, lorsque le fonctionnement normal de la société est perturbé de manière significative et lorsque l'intérêt public exige une action urgente.

Le présent article s'applique sans préjudice de la législation spécifique applicable au transport militaire en cas de renforcement de la dissuasion et de la préparation."

- 19) L'annexe I est remplacée par l'annexe de la présente directive.
- 20) À l'annexe III, les termes "par la directive 76/114/CEE" sont remplacés par les termes "à l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2021/535 de la Commission".

[...]

[...]

### *Article 3*

#### *Transposition*

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le [date d'adoption + 2 ans], les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.
2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

#### *Article 4*

##### *Entrée en vigueur et application*

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

L'article 4 *bis*, paragraphe 1, s'applique à partir du [*insérer la date: 4 ans après la fin de la période de transposition*].

#### *Article 5*

##### *Destinataires*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le

*Par le Parlement européen*

*Le président/La présidente*

*Par le Conseil*

*Le président/La présidente*

## ANNEXE

### POIDS ET DIMENSIONS MAXIMAUX ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES

1. Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, point a)		
1.1. Longueur maximale		
	— véhicule à moteur autre qu'un autobus	12,00 m
	— remorque	12,00 m
	— véhicule articulé	16,50 m
	— train routier	18,75 m
	— autobus articulé	18,75 m
	— autobus à deux essieux	13,50 m
	— autobus ayant plus de deux essieux	15,00 m
	— autobus + remorque	18,75 m
	En cas de véhicules articulés, lorsque ceux-ci comprennent des véhicules à moteur à émission nulle, la longueur maximale autorisée prévue à la sous-section 1.1 peut être augmentée de 0,90 m.	
1.2. Largeur maximale		
	a) tous les véhicules, à l'exception des éléments visés au point b)	2,55 m
	b) superstructures des véhicules conditionnés ou des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés transportés par des véhicules	2,60 m

1.3. Hauteur maximale	
— tout véhicule	4,00 m
1.4. Sont comprises dans les dimensions indiquées aux sous-sections 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 et 4.4 les superstructures amovibles et les pièces de cargaison standardisées telles que les conteneurs.	
1.4 bis. Dans le cas où un accessoire amovible, tel qu'un coffre à skis, est fixé sur un autobus, la longueur du véhicule, accessoire compris, ne doit pas dépasser la longueur maximale prévue à la sous-section 1.1.	
1.5. Tout véhicule à moteur ou ensemble de véhicules en mouvement doit pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m.	
1.5 bis. Autres exigences applicables aux autobus	
Le véhicule étant immobile, un plan vertical tangent au côté du véhicule et dirigé vers l'extérieur du cercle est établi par le marquage d'une ligne au sol. Dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides sont alignées sur le plan.	
Lorsque le véhicule entre, à partir d'une approche en ligne droite, dans la surface circulaire décrite à la sous-section 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder de ce plan vertical de plus de 0,60 m.	
1.6. Distance maximale entre l'axe du pivot d'attelage et l'arrière de la semi-remorque	12,00 m
1.7. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule à moteur et l'avant de la remorque	15,65 m
1.8. Distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal du train routier entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble	16,40 m

2. Poids maximal autorisé des véhicules				
2.1. Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules				
	2.1.1.	Remorque à deux essieux	18 tonnes	
	2.1.2.	Remorque à trois essieux	24 tonnes	
2.2. Ensembles de véhicules				
	2.2.1.	Trains routiers à cinq ou six essieux		
		a) véhicule à moteur à deux essieux avec remorque à trois essieux ou véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à deux essieux	40 tonnes	
		b) véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à trois essieux	40 tonnes	
	2.2.2.	a) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux ou véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux essieux		40 tonnes
		b) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à trois essieux		40 tonnes
		c) véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux ou véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux essieux effectuant des opérations de transport intermodal		42 tonnes
		d) véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à trois essieux effectuant des opérations de transport intermodal		44 tonnes
	2.2.3.	Trains routiers à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une remorque à deux essieux		36 tonnes
	2.2.4.	Véhicules articulés à quatre essieux composés d'un véhicule à moteur à deux essieux et d'une semi-remorque à deux essieux, si l'écartement des essieux de la semi-remorque:		
		2.2.4.1.	est égal ou supérieur à 1,3 m et égal ou inférieur à 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 tonnes

	2.2.4.2.	est supérieur à 1,80 m ( $1,80 \text{ m} < d$ )	36 tonnes
		Si le poids maximal autorisé du véhicule à moteur (18 tonnes) et le poids maximal autorisé de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 tonnes) sont respectés et que 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, le poids maximal autorisé visé au point 2.2.4.2 est majoré de 2 tonnes.	
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à carburant de substitution autres que des véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu à la sous-section 2.2 est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.		
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à moteur à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus aux points 2.2.1. b) et 2.2.2. b) de la sous-section 2.2 sont augmentés de 4 tonnes.		
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à moteur à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus aux points 2.2.1. a), 2.2.2. a), 2.2.2. c); d), 2.2.3 et 2.2.4 de la sous-section 2.2 sont augmentés de 2 tonnes.		
<b>2.3. Véhicules à moteur</b>			
	2.3.1.	Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus	18 tonnes
	2.3.2.	Autobus à deux essieux	19,50 tonnes
	2.3.3.	Véhicules à moteur à trois essieux	25 tonnes
	2.3.4.	Véhicules à moteur à trois essieux 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 9,50 tonnes	26 tonnes
	2.3.5.	Véhicules à moteur à quatre essieux avec deux essieux directeurs 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 9,50 tonnes	32 tonnes

	2.3.6. Véhicules à moteur à cinq essieux avec deux essieux directeurs 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 9,50 tonnes	34 tonnes
En cas de véhicules à carburant de substitution autres que des véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux points 2.3.1, 2.3.3 et 2.3.4 de la sous-section 2.3 est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.		
En cas de véhicules à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus aux points 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 et 2.3.6 de la sous-section 2.3 sont augmentés de 2 tonnes.		
En cas d'autobus à deux essieux à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus au point 2.3.2 de la sous-section 2.3 sont augmentés de 0,50 tonne.		
2.4. Autobus articulés à trois essieux		28 tonnes
En cas de véhicules à carburant de substitution autres que des véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé de 28 tonnes prévu à la sous-section 2.4 est augmenté du poids supplémentaire imputable à la technologie permettant l'utilisation du carburant de substitution, avec un maximum de 1 tonne.		
En cas de véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé de 28 tonnes prévu à la sous-section 2.4 est augmenté de 2 tonnes.		
3 Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, point b)		
3.1. Essieux simples		
	Essieu non moteur simple	10 tonnes
3.2. Essieux tandem des remorques et semi-remorques		
La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
3.2.1.	est inférieur à 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tonnes

	3.2.2.	est égal ou supérieur à 1 m et inférieur à 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tonnes
	3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,30 m et inférieur à 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 tonnes
	3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,80 m ( $1,80 \leq d$ )	20 tonnes
3.3. Essieux tridem des remorques et semi-remorques			
	La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.3.1.	est inférieur à 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tonnes
	3.3.2.	est égal ou supérieur à 1,30 m et inférieur à 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tonnes
3.4. Essieux simples			
	3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux sous-sections 2.2, 2.3 et 2.4	11,5 tonnes
3.5. Essieux tandem des véhicules à moteur			
	La somme des poids par essieu d'un tandem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:		
	3.5.1.	est inférieur à 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tonnes
	3.5.2.	est égal ou supérieur à 1 m et inférieur à 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tonnes
	3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,30 m et inférieur à 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 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 9,50 tonnes	19 tonnes

3.6. Essieux tridem des véhicules à moteur		
	La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:	
3.6.1.	est inférieur à 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tonnes
3.6.2.	est égal ou supérieur à 1,30 m et inférieur à 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tonnes
4. Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1 <sup>er</sup> , paragraphe 1, point b)		
4.1. Tous les véhicules		
	Le poids supporté par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules ne doit pas être inférieur à 25 % du poids total en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules, lorsqu'il est utilisé en trafic international.	
4.2. Trains routiers		
	La distance entre l'essieu arrière d'un véhicule à moteur et l'essieu avant d'une remorque ne doit pas être inférieure à 3,00 m	
4.3. Poids maximal autorisé en fonction de l'empattement		
	Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à quatre essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule.	
	Le poids maximal autorisé en tonnes d'un véhicule à moteur à cinq essieux ne peut dépasser quatre fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule, dans le cas où le poids excède 32 tonnes.	
	Si le poids maximal autorisé d'un ensemble de véhicules, tel qu'il est précisé à la sous-section 2.2, dépasse 42 tonnes, il ne doit pas être supérieur au poids calculé au moyen de la formule suivante: $\text{poids en tonnes} \leq 2,7 \times A + 13,5$ où A est la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes de l'ensemble de véhicules.	

#### 4.4. Semi-remorques

La distance mesurée horizontalement entre l'axe du pivot d'attelage et un point quelconque de l'avant de la semi-remorque ne doit pas être supérieure à 2,04 m.

---