



Document de séance

A9-0047/2024

21.2.2024

*****I**

RAPPORT

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteuse: Isabel García Muñoz

Légende des signes utilisés

- * Procédure de consultation
- *** Procédure d'approbation
- ***I Procédure législative ordinaire (première lecture)
- ***II Procédure législative ordinaire (deuxième lecture)
- ***III Procédure législative ordinaire (troisième lecture)

(La procédure indiquée est fondée sur la base juridique proposée par le projet d'acte.)

Amendements à un projet d'acte

Amendements du Parlement présentés en deux colonnes

Les suppressions sont signalées par des *italiques gras* dans la colonne de gauche. Les remplacements sont signalés par des *italiques gras* dans les deux colonnes. Le texte nouveau est signalé par des *italiques gras* dans la colonne de droite.

Les première et deuxième lignes de l'en-tête de chaque amendement identifient le passage concerné dans le projet d'acte à l'examen. Si un amendement porte sur un acte existant, que le projet d'acte entend modifier, l'en-tête comporte en outre une troisième et une quatrième lignes qui identifient respectivement l'acte existant et la disposition de celui-ci qui est concernée.

Amendements du Parlement prenant la forme d'un texte consolidé

Les parties de textes nouvelles sont indiquées en *italiques gras*. Les parties de texte supprimées sont indiquées par le symbole ■ ou barrées. Les remplacements sont signalés en indiquant en *italiques gras* le texte nouveau et en effaçant ou en barrant le texte remplacé.

Par exception, les modifications de nature strictement technique apportées par les services en vue de l'élaboration du texte final ne sont pas marquées.

SOMMAIRE

	Page
PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN	5
EXPOSÉ DES MOTIFS	57
ANNEXE: ENTITÉS OU PERSONNES DONT LA RAPPORTEURE A REÇU DES CONTRIBUTIONS	61
PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND	63
VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND ..	64

PROJET DE RÉSOLUTION LÉGISLATIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 96/53/CE du Conseil fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2023)0445),
 - vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C9-0306/2023),
 - vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du [...] ¹,
 - après consultation du Comité des régions,
 - vu l'article 59 de son règlement intérieur,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A9-0047/2024),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau si elle remplace, modifie de manière substantielle ou entend modifier de manière substantielle sa proposition;
 3. charge sa Présidente de transmettre sa position au Conseil, à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

¹ JO C, C/2024/895 du 06.02.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Amendement 1

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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. ***Par ailleurs, par souci de cohérence législative et de sécurité juridique, il convient d'aligner le plus possible la présente directive sur le règlement visant à renforcer les normes en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules lourds et sur la directive sur certains transports combinés.***

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) La présente directive vise à améliorer la compétitivité du secteur du transport routier en promouvant des opérations de transport plus durables et qui présentent un meilleur rapport coût-efficacité, ainsi qu'en encourageant l'intermodalité. Les nouvelles dispositions se traduiront par une réduction du nombre de véhicules-kilomètres parcourus; cependant, la forte pénurie de conducteurs dans l'Union devrait perdurer. Pour y remédier, il est essentiel et urgent d'améliorer les conditions de travail des conducteurs de véhicules utilitaires lourds. Le manque de zones de stationnement de qualité pour les poids lourds observé dans l'Union contribue à la dégradation des conditions de travail

des chauffeurs routiers, ce qui est particulièrement problématique lors des trajets longue distance.

Afin d’y remédier et de rendre le secteur plus attractif, l’augmentation des dimensions nécessaire à l’installation de technologies à émission nulle dans les véhicules devrait permettre de conserver un espace suffisant dans la cabine et d’améliorer le confort des conducteurs. Lorsque cela est possible, il convient d’étudier les solutions offrant dans la cabine un espace supplémentaire permettant d’installer des sanitaires, et d’inciter à adopter ces solutions.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(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.***

Amendement

(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 ***qu’il existe à ce jour des*** dérogations ***spécifiques, généralement fondées sur des accords bilatéraux entre des États membres voisins,*** à certaines limites maximales de poids et de dimensions autorisées pour certains types de véhicules ***spécialisés accomplissant des opérations de transport, et que ces dérogations devraient être conservées pour autant qu’elles n’affectent pas la concurrence internationale.***

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 8

(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 des exigences injustifiées telles que la maîtrise de la langue nationale de l'État membre concerné. 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.

(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 des exigences injustifiées telles que la maîtrise de la langue nationale de l'État membre concerné. 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, ***qui soit disponible dans toutes les langues de l'Union et facilement accessible par des moyens de communications électroniques. Ces autorisations devraient être délivrées sous forme électronique et prendre modèle sur le document d'enregistrement européen spécial des camions et des remorques, qui vise à harmoniser les informations***

techniques des véhicules telles que l'immatriculation des remorques et remorques modulaires. Les opérateurs de transport devraient être autorisés à effectuer des opérations de transport de charges indivisibles en utilisant ce document électronique.

Amendement 5

Proposition de directive

Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(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, grâce au fait qu'ils soient limités aux parties adéquates des réseaux routiers. 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 d'élargir les incidences socio-économiques et environnementales positives 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 poids et dimensions maximaux autorisés pour les EMS établis 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 basse

Amendement

(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, grâce au fait qu'ils soient limités aux parties adéquates des réseaux routiers. 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. ***Avant d'autoriser les EMS, les États membres devraient mener une évaluation préalable, pour les nouveaux itinéraires, de l'incidence possible des EMS sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières, sur la coopération modale, sur le transfert modal et sur l'environnement.*** Dans le même temps, afin d'élargir les incidences socio-économiques et environnementales positives 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

applicable dans ces États membres. Dans un souci de sécurité opérationnelle, de transparence et de clarté juridique, il convient d'établir des conditions communes pour la circulation des EMS en trafic national et international, **notamment en fournissant** des informations claires sur les limites de poids et de dimensions des EMS **et** sur les parties du réseau routier compatibles avec les spécifications de ces véhicules, **et en surveillant** les incidences de l'utilisation des EMS sur la sécurité routière, les infrastructures routières et la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la part modale.

qu'ils respectent les poids et dimensions maximaux autorisés pour les EMS établis 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 basse applicable dans ces États membres. Dans un souci de sécurité opérationnelle, de transparence et de clarté juridique, il convient d'établir des conditions communes pour la circulation des EMS en trafic national et international. **Ces conditions devraient notamment garantir que les EMS circulent sur des routes sur lesquelles la sécurité des usagers vulnérables est assurée. Les États membres devraient fournir** des informations claires sur les limites de poids et de dimensions des EMS sur les parties du réseau routier compatibles avec les spécifications de ces véhicules. **Les États membres devraient mettre en place un système de suivi afin d'évaluer** les incidences de l'utilisation des EMS sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la part modale. **La définition claire des EMS dans la présente directive garantit que ceux-ci se composent d'unités de véhicules standard et donc qu'ils sont compatibles avec d'autres modes de transport, notamment ferroviaire. Pour mener efficacement la transition vers une mobilité à émission nulle, il convient que les EMS effectuant des trajets internationaux soient composés de véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle dès que cela sera possible du point de vue technique et opérationnel.**

Amendement 6

Proposition de directive
Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Afin d'accroître autant que possible la sécurité routière et d'assurer de bonnes conditions de travail, il est essentiel de garantir que les conducteurs d'EMS soient formés adéquatement et qu'ils disposent des qualifications nécessaires à la conduite de véhicules ou d'ensembles de véhicules plus lourds et plus longs. Les États membres devraient pouvoir instaurer des exigences minimales ou un système de certification concernant les conducteurs d'EMS. Afin de garantir des conditions de concurrence équitables qui assurent l'égalité de traitement et la non-discrimination des conducteurs et opérateurs d'EMS, les États membres devraient veiller à la reconnaissance mutuelle de ces certifications dans les États membres concernés.

Amendement 7

Proposition de directive
Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les nouvelles règles harmonisées applicables aux EMS en trafic national et international dans les États membres qui les autorisent à circuler devraient impliquer la collecte de données sur la sécurité routière dans ces États membres, notamment la part de personnes tuées ou blessées lors de collisions. Étant donné que les usagers vulnérables de la route représentent presque un tiers des morts lors de collisions impliquant des véhicules utilitaires lourds, les États membres devraient veiller à ce que les EMS n'aient pas d'incidence négative sur la sécurité

routière, en particulier sur celle des usagers vulnérables tels que les piétons, les cyclistes, les deux-roues motorisés ainsi que les personnes handicapées, à mobilité réduite ou présentant des problèmes d'orientation.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(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 **de l'Union**, leurs demandes d'autorisations spéciales pour le transport de charges indivisibles dans l'État membre concerné. **De plus, ce système national devrait fournir des informations sur les dimensions et poids maximaux autorisés pour les véhicules et ensembles de véhicules dans le pays et sur les éventuelles restrictions, en particulier concernant la hauteur. Afin de garantir**

que les opérateurs et les citoyens puissent consulter toutes les informations pertinentes à un seul endroit, la Commission devrait créer, au plus tard le [six mois après la date de transposition de la présente directive], un portail web européen spécifique qui connecte les systèmes électroniques et de communication nationaux et offre notamment un aperçu clair, sous forme graphique, des routes sur lesquelles les EMS, et, lorsque ces informations sont disponibles, les véhicules transportant des charges indivisibles, sont autorisés à circuler dans les États membres concernés.

Amendement 9

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) Les obstacles artificiels au transport transfrontière effectué au moyen de camions plus lourds principalement utilisés pour le transport longue distance (tels que les ensembles de véhicules à cinq et six essieux) devraient être éliminés de manière harmonisée afin de tirer parti, à court terme, de l'efficacité opérationnelle, énergétique et environnementale liée à la capacité de chargement accrue accordée par les États membres, y compris pour le transport intermodal. Pour mener efficacement la transition vers une mobilité à émission nulle, il est nécessaire d'éliminer progressivement l'utilisation de ces camions plus lourds fonctionnant avec des combustibles fossiles, à partir de 2035, ***lorsque*** la pénétration sur le marché des véhicules utilitaires lourds à émission nulle ***devrait augmenter de manière significative pour atteindre environ 50 % des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires lourds.*** Après cette élimination progressive, les camions plus

Amendement

(12) Les obstacles artificiels au transport transfrontière effectué au moyen de camions plus lourds principalement utilisés pour le transport longue distance (tels que les ensembles de véhicules à cinq et six essieux) devraient être éliminés de manière harmonisée afin de tirer parti, à court terme, de l'efficacité opérationnelle, énergétique et environnementale liée à la capacité de chargement accrue accordée par les États membres, y compris pour le transport intermodal. Pour mener efficacement la transition vers une mobilité à émission nulle ***et maximiser les effets du droit de l'environnement existant pertinent,*** il est nécessaire d'éliminer progressivement l'utilisation de ces camions plus lourds fonctionnant avec des combustibles fossiles, à partir de 2035, ***afin de renforcer la sécurité juridique pour les investissements et d'encourager davantage*** la pénétration sur le marché des véhicules utilitaires lourds à émission nulle ***plus efficaces.*** Après cette élimination

lourds devraient continuer d'être autorisés en trafic national, tandis que, en trafic international, ils devraient respecter les poids maximaux autorisés fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE, qui limite l'autorisation de poids supplémentaire aux véhicules à émission nulle et aux véhicules participant à une opération de transport intermodal.

progressive, les camions plus lourds devraient continuer d'être autorisés en trafic national, tandis que, en trafic international, ils devraient respecter les poids maximaux autorisés fixés à l'annexe I de la directive 96/53/CE, qui limite l'autorisation de poids supplémentaire aux véhicules à émission nulle et aux véhicules participant à une opération de transport intermodal.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(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.

Amendement

(14) Les transporteurs de véhicules, **dont beaucoup sont** 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 afin de garantir que ces objectifs sont correctement atteints.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Les véhicules utilitaires lourds équipés de cabines allongées ont commencé à faire leur entrée sur le

Amendement

(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.

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 ***et que le véhicule concerné respecte la règle relative au cercle de virage.***

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) La multitude de marquages et de signalisations des véhicules, qui diffèrent d'un État membre à l'autre, peut générer de la confusion chez les usagers de la route et nuire à la sécurité routière dans l'Union. Afin d'améliorer la sécurité routière, il convient d'établir à l'échelle de l'Union une vignette normalisée concernant la longueur des véhicules à moteur ou des ensembles de véhicules utilisés dans des EMS ou qui s'écartent des dimensions standards. Cette vignette de l'Union aiderait les usagers de la route à reconnaître ces véhicules et à se familiariser avec, ce qui réduirait les risques résultant du manque de visibilité ou des angles morts, par exemple lors du dépassement de ce type de véhicules longs

ou d'ensembles de véhicules.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 ter) *Les véhicules électriques à batterie, les véhicules à pile à combustible et les autres véhicules fonctionnant à l'hydrogène ont un fort potentiel de décarbonation de certains segments du secteur du transport par véhicule lourd, et leur développement devrait être encouragé, tout en tenant compte du fait qu'aucune technologie n'est dénuée d'incidence environnementale. Lorsque l'électrification n'est pas possible, ou qu'elle est moins efficace, et que les véhicules à hydrogène ne sont pas appropriés ou compétitifs en matière de coûts, le principe de neutralité technologique permet d'assurer des conditions de concurrence équitables avec d'autres technologies plus matures.*

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 17

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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***

(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, les États membres devraient assurer au minimum le

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.

déploiement de systèmes *automatiques* dans le réseau de transport routier transeuropéen, *y compris le déploiement de systèmes certifiés dans le réseau central RTE-T. De plus, il devrait être possible d'utiliser des équipements de pesage embarqués précis et pleinement interopérables. Les systèmes automatiques certifiés devraient être en mesure de reconnaître les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent les poids maximaux autorisés mais qui bénéficient pour cela d'une dérogation reposant sur une autorisation spéciale en cours de validité ou sur des dispositions similaires. Ces systèmes devraient également être en mesure de détecter si les conditions des autorisations spéciales sont respectées. Cela devrait éviter les sanctions injustifiées et épargner des coûts administratifs aux opérateurs et aux États membres.* 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.

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 18

Texte proposé par la Commission

(18) Afin de renforcer encore l'application et la surveillance de la circulation des véhicules utilitaires lourds sur les routes de l'Union, de réduire l'encombrement des routes, de renforcer la sécurité routière, de réduire les risques de dommages aux infrastructures et de promouvoir des opérations de transport durables, les États membres devraient être

Amendement

(18) Afin de renforcer encore l'application et la surveillance de la circulation des véhicules utilitaires lourds sur les routes de l'Union, de réduire l'encombrement des routes, de renforcer la sécurité routière, de réduire les risques de dommages aux infrastructures et de promouvoir des opérations de transport durables, les États membres devraient être

encouragés à mettre en place des systèmes de politiques d'accès intelligent qui garantissent le respect des règles relatives aux poids et dimensions maximaux autorisés. **Lors de la mise en place de ces systèmes**, les États membres devraient appliquer des exigences minimales communes afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité dans l'ensemble de **l'UE**, notamment en ce qui concerne l'accessibilité et le format des données pertinentes à échanger. Les systèmes devraient contribuer à faire en sorte que le bon véhicule, avec la bonne cargaison, circule sur la bonne route et au bon moment afin de garantir une incidence minimale sur l'environnement, les infrastructures, la santé et la sécurité humaines et la société. Pour mettre en place de tels systèmes, il y a lieu d'utiliser des systèmes de transport intelligents avancés, tels que la communication de véhicule à infrastructure, la communication de véhicule à réseau, le partage de données en temps réel et la surveillance à distance, afin de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation des véhicules utilitaires lourds, et l'établissement de ces systèmes ne devrait pas conduire à des restrictions de circulation disproportionnées ou discriminatoires.

encouragés à mettre en place des systèmes de politiques d'accès intelligent qui garantissent le respect des règles relatives aux poids et dimensions maximaux autorisés. Les États membres devraient appliquer des exigences minimales communes **à ces systèmes** afin de garantir l'harmonisation et l'interopérabilité dans l'ensemble de **l'Union**, notamment en ce qui concerne l'accessibilité et le format des données pertinentes à échanger. **Les données pertinentes devraient être accessibles en temps réel dans les langues officielles de l'Union**. Les systèmes devraient contribuer à faire en sorte que le bon véhicule, avec la bonne cargaison, circule sur la bonne route et au bon moment afin de garantir une incidence minimale sur l'environnement, les infrastructures, la santé et la sécurité humaines et la société. Pour mettre en place de tels systèmes, il y a lieu d'utiliser des systèmes de transport intelligents avancés, tels que la communication de véhicule à infrastructure, la communication de véhicule à réseau, le partage de données en temps réel et la surveillance à distance, afin de garantir la sécurité et la fluidité de la circulation des véhicules utilitaires lourds, et l'établissement de ces systèmes ne devrait pas conduire à des restrictions de circulation disproportionnées ou discriminatoires.

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) L'exécution de la directive 96/53/CE constitue un aspect fondamental des systèmes bien établis de suivi et d'application aux échelons national et de l'Union, qui contribuent à la mise en œuvre des règles techniques, sociales et de marché de l'Union

applicables au transport routier. Lorsque le non-respect des prescriptions en matière de poids et de dimensions est constaté, les autorités nationales compétentes doivent prendre des mesures répressives. Les États membres devraient veiller à ce que les sanctions soient non-discriminatoires, en ce qui concerne tant leur nature que leur niveau, effectives, dissuasives et proportionnées à la gravité de l'infraction commise. Ces infractions devraient être enregistrées dans le registre national des entreprises de transport routier, échangées grâce au registre européen des entreprises de transport routier (ERRU) et reflétées dans le niveau de risque des entreprises défini conformément au règlement (CE) n° 1071/2009. Il est attendu que la mise en œuvre transfrontière des sanctions qui relèvent de la directive 96/53/CE soit facilitée grâce à la modification de la directive (UE) 2015/413 relative à l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 18 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 ter) Afin de progresser sur la voie de la transition verte et numérique et d'atteindre les objectifs définis dans le pacte vert pour l'Europe et dans la stratégie de mobilité durable et intelligente, en particulier concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur du transport, les États membres devraient être encouragés à utiliser les recettes issues des sanctions applicables aux violations de la présente directive, ou une somme dont la valeur financière est équivalente à

ces recettes, en vue de favoriser l'utilisation de moyens de transport durables, limitant ainsi les coûts externes qui découlent des opérations de transport, d'encourager l'intermodalité et de rendre les opérations de transport transfrontières plus durables.

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 19

Texte proposé par la Commission

(19) Afin de promouvoir le développement du système de transport multimodal, il convient de faciliter davantage le transport conteneurisé en relevant la hauteur **maximale** des véhicules routiers de manière à ce qu'ils puissent transporter **des** conteneurs **de grande capacité**.

Amendement

(19) Afin de promouvoir le développement du système de transport multimodal, il convient de faciliter davantage le transport conteneurisé, **y compris le transport au moyen de conteneurs mesurant 45 ou 48 pieds, de caisses mobiles mesurant 45 pieds ou de conteneurs de grande capacité**, en relevant la hauteur **et la longueur maximales** des véhicules routiers de manière à ce qu'ils puissent transporter **ces** conteneurs.

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 19 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(19 bis) La Commission devrait réexaminer la législation actuelle en matière de réception par type afin de faciliter l'utilisation et l'adoption des remorques et semi-remorques à émission nulle et de renforcer la compatibilité technique et opérationnelle des nouveaux véhicules utilitaires lourds et ensembles de véhicules, notamment pour ce qui est de leur poids, de leur forme, de leur taille, de la possibilité de grutage et du caractère rétractable et pliable des dispositifs

saillants, avec les exigences applicables aux opérations de transports combinés.

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(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* pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière.

Amendement

(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, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité routière, *et son éventuel renouvellement devrait dépendre de la persistance de la crise.*

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 23

Texte proposé par la Commission

(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

Amendement

(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 *européen* de demande type commun et harmoniser les règles et procédures relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou de dispositions similaires

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 conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴⁵.

⁴⁵ 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).

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 conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁴⁵.

⁴⁵ 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).

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23 bis) Afin de mesurer l’efficacité et l’efficience de la présente directive ainsi que les progrès accomplis dans la réalisation de ses objectifs spécifiques, il est essentiel d’en évaluer régulièrement la mise en œuvre et les effets. Aussi la Commission devrait-elle présenter régulièrement des rapports d’évaluation portant sur l’application de la présente directive et fondés sur les conditions permettant l’adoption par le marché de véhicules utilitaires lourds à émission nulle, telles que la disponibilité d’infrastructures adaptées pour les carburants alternatifs et leur capacité, les

effets du système européen sur le transport routier ainsi que des tarifications routières différenciées en fonction des émissions de CO₂ dans les États membres. Ces rapports devraient comporter des informations détaillées sur les conditions susmentionnées ainsi que sur l'évolution du transport routier national et international, sur l'incidence sur la sécurité routière et les infrastructures routières, sur le transfert modal, sur l'utilisation de systèmes intelligents de mise en application et sur les avancées technologiques en matière de transport routier. Les rapports devraient en outre porter sur l'évolutivité des mesures afin de respecter les objectifs à long terme de la présente directive. À partir des résultats de ces évaluations, le rapport devrait s'accompagner, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive et les obligations qu'elle instaure.

Amendement 23

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2 – sous-point e

Directive 96/53/CE

Article 2 – paragraphe 1 – tiret 14

Texte proposé par la Commission

— «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;

Amendement

— «véhicule à carburant de substitution»: un véhicule à moteur entièrement **ou partiellement** 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;

Amendement 24

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

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. Ils n'imposent pas d'exigences linguistiques en ce qui concerne **le** transport de charges indivisibles.

Amendement

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 prévoyant un formulaire de demande type commun de l'Union et 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 **délivrent les autorisations ou dispositions similaires au format électronique et coopèrent afin de mieux harmoniser les délais de délivrance des autorisations. Ils** coopèrent également pour éviter le foisonnement des marquages et de la signalisation des véhicules et pour encourager le recours aux pictogrammes plutôt qu'au texte. **En outre, ils coopèrent afin d'harmoniser les règles pertinentes relatives au transport de charges indivisibles sous escorte, par exemple les situations de recours à une escorte ou les marquages et la signalisation des véhicules d'escorte.** Ils n'imposent pas d'exigences linguistiques en ce qui concerne **les conducteurs procédant au** transport de charges indivisibles.

Les États membres veillent à ce que la vignette décrite à l'article 10 quater bis soit apposée sur les véhicules qui transportent des charges indivisibles.

Amendement 25

**Proposition de directive
Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b**

Texte proposé par la Commission

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 n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, circulent sur leur territoire en ayant des dimensions qui s'écartent de **celles indiquées** à l'annexe I points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

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, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;
- 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 dimensions prévues 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.

Amendement

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 **pooids et des** dimensions qui s'écartent de **ceux indiqués** à l'annexe I, points 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4 à 1.8, **2, 4.1**, 4.2 et 4.4.

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, par exemple les opérations liées à l'exploitation des forêts et à l'industrie forestière;
- 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 dimensions prévues 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.

Amendement 26

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point c

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 4 bis

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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) concernant les nouveaux itinéraires pour EMS, les États membres évaluent préalablement les éventuels effets des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières et sur la coopération modale, ainsi que les incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale. L'évaluation est rendue publique. Les États membres qui ont déjà instauré des itinéraires pour les EMS sur leur territoire à la date d'entrée en vigueur de la présente directive ne sont pas tenus de procéder à une évaluation préalable de ces itinéraires;

- 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;

d) les États membres **mettent en place** un système de suivi **et évaluent** l'incidence des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières **et** sur la coopération modale, ainsi que **les** incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale.

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 ne dépassent pas les poids et dimensions maximaux fixés pour les systèmes modulaires européens en trafic national.

Lorsqu'ils autorisent la circulation de

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;

d) les États membres **établissent** un système de suivi **de** l'incidence des systèmes modulaires européens sur la sécurité routière, sur les infrastructures routières, sur la coopération modale **et sur les volumes de circulation**, ainsi que **des** incidences environnementales des systèmes modulaires européens sur le système de transport, y compris les incidences sur la répartition modale, **en tenant compte de l'évaluation préalable menée au titre du point -a);**

d bis) les États membres veillent à ce que des mesures appropriées soient prises pour éviter toute incidence négative éventuelle sur la sécurité routière, y compris sur celle des usagers vulnérables, résultant de la circulation des systèmes modulaires européens.

Les États membres peuvent instaurer des exigences minimales ou un système de certification applicables aux conducteurs de systèmes modulaires européens, pour autant qu'ils veillent à la proportionnalité et à la non-discrimination. Les États membres coopèrent afin de reconnaître mutuellement leurs certifications respectives.

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 ne dépassent pas 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;

systèmes modulaires européens sur leur territoire, les États membres *le notifient à la Commission et informent celle-ci de la façon dont ils satisfont aux conditions définies aux points -a) à d bis) du présent paragraphe. À la suite de ces notifications et en tant que de besoin, la Commission adresse aux États membres concernés des recommandations visant à garantir le respect des conditions précitées. Lorsque la Commission formule des recommandations, l'État membre concerné l'informe, dans un délai de six mois, de la façon dont il entend les appliquer. Les recommandations de la Commission et les réponses de l'État membre sont rendues publiques.»*;

Amendement 27

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point d

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 5 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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 cinq ans. Le nombre d'essais n'est pas limité. Les États membres en informent la Commission.

Amendement

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 *uniquement après qu'il a été démontré que les activités de transport ciblées ne peuvent pas être menées par un autre mode de transport offrant des avantages semblables ou supérieurs en matière de sécurité et d'environnement. Il est indispensable de prouver que cela n'a pas d'incidence notable sur la concurrence intermodale dans l'ensemble du secteur des transports.* En particulier, les essais relatifs aux systèmes modulaires européens sont

autorisés pour une période maximale de cinq ans *et peuvent être renouvelés une fois pour trois ans tout au plus. Si un État membre décide de renouveler un essai, il fournit une justification suffisante à la Commission.* Le nombre d'essais n'est pas limité. Les États membres en informent la Commission.

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3 – sous-point e

Directive 96/53/CE

Article 4 – paragraphe 5 bis

Texte proposé par la Commission

5 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 nonies afin de compléter la présente directive en définissant les ensembles minimaux de données et les indicateurs de performance que doivent fournir les systèmes de suivi mis en place par les États membres comme prévu au paragraphe 4 bis, *point* d), et au paragraphe 5 du présent article.

Amendement

5 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 nonies afin de compléter la présente directive en définissant les ensembles minimaux de données et les indicateurs de performance que doivent fournir les *évaluations préalables et les* systèmes de suivi mis en place par les États membres comme prévu au paragraphe 4 bis, *points -a) et* d), et au paragraphe 5 du présent article.

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 96/53/CE

Article 4 bis – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) un point d'accès national unique permettant d'obtenir des informations claires, accessibles et transparentes sur les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules dans le pays, ainsi que sur toute restriction, y compris en matière de hauteur, applicable dans

des zones ou sur des routes spécifiques.

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 96/53/CE

Article 4 bis – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. D'ici au [six mois après la date de transposition de la présente directive], la Commission établit puis administre un portail web européen spécifique et actualisé, disponible dans toutes les langues officielles de l'Union, qui connecte de façon claire, accessible et transparente les systèmes électroniques et de communication nationaux visés au paragraphe 1. Par ce portail européen, la part totale du réseau routier sur laquelle les systèmes modulaires européens, et, lorsque cette information est disponible, les véhicules transportant des charges indivisibles, peuvent circuler est également mise à la disposition du public de façon accessible et transparente.

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 4

Directive 96/53/CE

Article 4 bis – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. La Commission **peut adopter** des actes d'exécution instaurant un formulaire de demande type commun 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

2. La Commission **adopte** des actes d'exécution instaurant un formulaire de demande type commun **de l'Union pour l'autorisation de véhicules** et harmonisant les règles et procédures, **y compris les informations nécessaires concernant l'immatriculation du véhicule**, relatives à la délivrance d'autorisations nationales ou

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

de dispositions similaires, **y compris sous forme numérique**, mentionnées au paragraphe 1 du présent article et à l'article 4, paragraphe 3, **et harmonisant également les règles relatives au transport de charges indivisibles sous escorte**.
Lesdits actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 10 decies, paragraphe 2.

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 – sous-point a bis (nouveau)

Directive 96/53/CE

Article 6 – paragraphe 4

Texte en vigueur

Amendement

4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité **peuvent être** soumis:

- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage;
- en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, **uniquement** à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.

a bis) le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les véhicules munis d'une preuve de conformité **sont** soumis:

- en ce qui concerne les normes communes concernant les poids, à des contrôles par sondage;
- en ce qui concerne les normes communes concernant les dimensions, à des contrôles en cas de suspicion de non-conformité à la présente directive.»

(Directive 96/53/CE)

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 7

Directive 96/53/CE

Article 8 quater

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 8 quater

Article 8 quater

Les transporteurs de véhicules **à carrosserie ouverte** peuvent dépasser les

Les transporteurs de véhicules peuvent dépasser les longueurs maximales fixées à

longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 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 0,5 mètre, à condition que **le premier essieu** du véhicule transporté **repose** sur la structure **de la remorque**. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 1,5 mètre, à condition que **le premier essieu** du véhicule transporté repose sur **la structure de la remorque**.

l'annexe I, point 1.1, lorsqu'ils sont chargés, jusqu'à un total de 20,75 mètres, en utilisant des supports de charge **tels que des supports de charge arrière extensibles**.

Le support de charge des transporteurs de véhicules ne doit pas faire saillie par rapport au chargement **en porte-à-faux**. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 0,5 mètre, à condition que **tous les essieux** du véhicule transporté **reposent** sur la structure **du véhicule**. Le chargement peut faire saillie devant le véhicule tracteur jusqu'à un maximum de 1,5 mètre, à condition **qu'un essieu, tout au plus**, du véhicule transporté repose sur **le support de charge arrière**.

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 8 – sous-point a

Directive 96/53/CE

Article 9 bis – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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, point 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 permettant l'absence d'émission. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.

Amendement

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, point 1.1, de la présente directive, pour autant que leurs cabines améliorent les performances aérodynamiques, l'efficacité énergétique, les performances en matière de sécurité **et le confort des conducteurs**. Tout dépassement des longueurs maximales autorisées en vertu du présent article peut également être utilisé pour installer une technologie permettant l'absence d'émission. Les véhicules ou ensembles de véhicules équipés de ces cabines sont conformes à l'annexe I, point 1.5, de la présente directive et les dépassements des longueurs maximales ne doivent pas entraîner d'augmentation de la charge utile de ces véhicules.

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9

Directive 96/53/CE

Article 10 ter – paragraphe 2 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, pour les véhicules à émission nulle ou pour les ensembles de véhicules comprenant des véhicules à émission nulle peuvent être dépassées de la longueur supplémentaire nécessaire pour tenir compte de la technologie permettant l'absence d'émission, **avec un maximum de 90 cm**, afin de permettre l'ajout de tels dispositifs. Ces véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle sont conformes à l'annexe I, points 1.5 et 1.5 bis, de la présente directive, et tout dépassement des longueurs maximales n'entraîne pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules, afin d'assurer la compatibilité des remorques et semi-remorques avec les exigences applicables aux opérations de transport intermodal.

Amendement

Les longueurs maximales fixées à l'annexe I, point 1.1, pour les véhicules à émission nulle ou pour les ensembles de véhicules comprenant des véhicules à émission nulle peuvent être dépassées de la longueur supplémentaire nécessaire pour tenir compte de la technologie permettant l'absence d'émission afin de permettre l'ajout de tels dispositifs. Ces véhicules ou ensembles de véhicules à émission nulle sont conformes à l'annexe I, points 1.5 et 1.5 bis, de la présente directive, et tout dépassement des longueurs maximales n'entraîne pas d'augmentation de la longueur de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules, afin d'assurer la compatibilité des remorques et semi-remorques avec les exigences applicables aux opérations de transport intermodal.

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 10

Directive 96/53/CE

Article 10 quater - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Les **longueurs maximales fixées** à l'annexe I, point 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, point 1.6, **peuvent être dépassées de 15 centimètres pour les véhicules ou les**

Amendement

Concernant les véhicules ou ensembles de véhicules effectuant une opération de transport intermodale, la longueur maximale d'un véhicule articulé fixée à l'annexe I, point 1.1, sous réserve, le cas échéant, de l'article 9 bis, paragraphe 1, et de l'article 10 ter, paragraphe 2, **est de**

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.

18,00 mètres et la distance maximale fixée à l'annexe I, point 1.6, est de 13,50 mètres.

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 12 bis (nouveau)

Directive 96/53/CE

Article 10 quater bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

12 bis) l'article 10 quater bis suivant est inséré:

Article 10 quater bis

1. Afin d'améliorer la sécurité routière et d'éviter le foisonnement de marquages et de signalisation des véhicules, le présent article instaure une vignette européenne unique concernant la longueur des véhicules à moteur ou ensembles de véhicules en circulation utilisés lors d'opérations effectuées par des EMS ou dont les dimensions diffèrent de celles établies à l'annexe I, points 1.1, 1.2, 1.4 à 1.8, 4.2 et 4.4.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tous les véhicules à moteur ou ensembles de véhicules visés au paragraphe 1 apposent de manière claire et visible la vignette européenne à l'arrière de leur véhicule à moteur ou ensemble de véhicules.

3. Au plus tard le [un an après la date d'entrée en vigueur], la Commission adopte un acte délégué conformément à l'article 10 nonies afin de compléter la présente directive en définissant les normes, exigences et autres dispositions détaillées relatives aux vignettes, à leur

délivrance et à leur affichage, en privilégiant l'utilisation de pictogrammes par rapport au texte.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 13 – sous-point a

Directive 96/53/CE

Article 10 quinquies - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres prennent des mesures spécifiques pour **identifier** les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation **susceptibles de présenter un dépassement du** poids maximal autorisé et qui doivent donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la présente directive. **Ces mesures de poids peuvent être prises à l'aide** de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières, **ou au moyen d'équipements de pesage embarqués à bord des véhicules conformément au paragraphe 4.**

Si un État membre choisit d'installer des systèmes automatiques sur l'infrastructure routière, il veille au minimum au déploiement de ces systèmes dans le réseau transeuropéen de transport routier défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013*.

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

Amendement

1. Les États membres prennent des mesures spécifiques pour **repérer** les véhicules ou ensembles de véhicules en circulation **qui dépassent le** poids maximal autorisé et qui doivent donc être contrôlés par leurs autorités compétentes pour s'assurer du respect des exigences de la présente directive, **en particulier les exigences relatives aux autorisations spéciales. Ces mesures comprennent l'instauration** de systèmes automatiques placés sur les infrastructures routières **en veillant, au minimum, à un déploiement conforme au règlement (UE) n° 1315/2013*. Les États membres établissent des systèmes automatiques certifiés en plus du réseau transeuropéen de transport routier défini par le règlement (UE) n° 1315/2013.**

Outre l'utilisation de systèmes automatiques installés sur les infrastructures routières, les États membres peuvent identifier, au moyen de contrôles routiers ou 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.

membres.

Sans préjudice du droit de l'Union et du droit national, *les États membres peuvent utiliser les* systèmes automatiques certifiés *pour imposer des sanctions applicables aux violations de la présente directive.*

Les systèmes automatiques certifiés sont reliés au point d'entrée nationale unique pour les autorisations spéciales ou les dispositions similaires prévues à l'article 4 bis, afin de pouvoir identifier les véhicules ou les ensembles de véhicules qui dépassent les poids maximaux autorisés et qui sont en possession d'une autorisation spéciale, ainsi que ceux qui dépassent les poids autorisés par l'autorisation spéciale.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14

Directive 96/53/CE

Article 10 quinquies bis

Texte proposé par la Commission

Article 10 quinquies bis

1. Les États membres peuvent mettre en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent sur leur territoire afin de réglementer, de surveiller et de faciliter l'accès des véhicules utilitaires lourds à des routes ou à des zones spécifiques.

Aux fins du présent article, on entend par "politique d'accès intelligent" un cadre technique et fonctionnel permettant de gérer l'accès des véhicules utilitaires lourds au réseau routier, grâce à l'utilisation de la télématique, afin de garantir le respect des règles applicables en matière de poids et de

Amendement

Article 10 quinquies bis

1. Les États membres peuvent mettre en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent sur leur territoire afin de réglementer, de surveiller et de faciliter l'accès des véhicules utilitaires lourds à des routes ou à des zones spécifiques.

Aux fins du présent article, on entend par "politique d'accès intelligent" un cadre technique et fonctionnel permettant de gérer l'accès des véhicules utilitaires lourds au réseau routier, grâce à l'utilisation de la télématique, afin de garantir le respect des règles applicables en matière de poids et de

dimensions.

2. **Lorsqu'un État membre met en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, il veille** à ce que ses systèmes soient conformes à la directive n° 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil*. En particulier, les États membres veillent à ce que les données relatives à ces systèmes et relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE, y compris les restrictions de poids, de longueur, de largeur ou de hauteur, soient disponibles dans un format numérique lisible par machine et soient rendues accessibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux établis en vertu du règlement délégué (UE) 2022/670**.

3. **Lorsqu'un État membre met en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, il:**

- a) **défini** les critères d'octroi de l'accès pour les véhicules utilitaires lourds, y compris, mais non exclusivement, le poids et la longueur du véhicule, les spécifications techniques et le respect de normes de sécurité spécifiques;
- b) **favorise** l'utilisation de systèmes de transport intelligents avancés afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité et de réduire la congestion dans les opérations de transport routier concernées par les régimes en matière de politique d'accès intelligent;
- c) **met** en place un système d'information et de communication complet pour informer les exploitants de véhicules utilitaires lourds des exigences liées aux régimes en matière de politique

dimensions.

2. **Les États membres veillent** à ce que **leurs** systèmes soient conformes à la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil*. En particulier, les États membres veillent à ce que les données relatives à ces systèmes et relevant du champ d'application de la directive 2010/40/UE, y compris les restrictions de poids, de longueur, de largeur ou de hauteur, soient disponibles dans un format numérique lisible par machine et soient rendues accessibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux établis en vertu du règlement délégué (UE) 2022/670**. **Les États membres veillent également à ce que les régimes en matière de politique d'accès intelligent soient reliés au point d'entrée national unique pour les autorisations spéciales ou les dispositions similaires prévues à l'article 4 bis, afin de pouvoir identifier les véhicules ou les ensembles de véhicules qui dépassent les dimensions ou poids maximaux autorisés et qui sont en possession d'une autorisation spéciale.**

3. **Lorsqu'ils mettent** en œuvre des régimes en matière de politique d'accès intelligent conformément au paragraphe 1, **les États membres:**

- a) **définissent** les critères d'octroi de l'accès pour les véhicules utilitaires lourds, y compris, mais non exclusivement, le poids, **la hauteur** et la longueur du véhicule, les spécifications techniques et le respect de normes de sécurité spécifiques;
- b) **favorisent** l'utilisation de systèmes de transport intelligents avancés afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité et de réduire la congestion dans les opérations de transport routier concernées par les régimes en matière de politique d'accès intelligent;
- c) **mettent** en place un système d'information et de communication complet pour informer les exploitants de véhicules utilitaires lourds des exigences liées aux régimes en matière de politique

d'accès intelligent, des procédures de demande et de toute mise à jour ou modification du régime.

d'accès intelligent, des procédures de demande et de toute mise à jour ou modification du régime.

c bis) s'abstiennent de toute restriction discriminatoire ou disproportionnée à la libre circulation des biens et des services et n'entravent pas indûment le bon fonctionnement du marché intérieur.

4. La mise en place de régimes en matière de politique d'accès intelligent par un État membre ne doit pas donner lieu à des restrictions discriminatoires ou disproportionnées à la libre circulation des biens et des services et ne doit pas entraver indûment le bon fonctionnement du marché intérieur.

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 14 bis (nouveau)

Directive 96/53/CE

Article 10 sexies – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

14 bis) À l'article 10 sexies, le paragraphe suivant est ajouté:

Les États membres sont encouragés à utiliser les recettes générées par ces sanctions, ou l'équivalent en valeur financière de ces recettes, pour développer et soutenir l'adoption par le marché de moyens de transport durables, pour financer leurs infrastructures et systèmes intelligents de mise en application, pour encourager les opérations de transport intermodales et pour accroître la durabilité des opérations de transport transfrontalier.

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Directive 96/53/CE
Article 10 octies – paragraphe 1 – alinéa 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) le nombre et la localisation des 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;***

Amendement

c) le nombre et la localisation des systèmes automatiques ***installés*** sur l'infrastructure routière conformément à l'article 10 quinquies, paragraphe 1, certifiés à des fins d'exécution directe;

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 16

Directive 96/53/CE

Article 10 octies – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

2. La Commission analyse les informations reçues en application du paragraphe 1 et, sur la base de ces informations, ***adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres. Lorsque la Commission émet de telles recommandations, l'État membre concerné informe la Commission, dans un délai de six mois à compter de leur émission, de la manière dont il entend mettre en œuvre ces recommandations. La Commission*** présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur ***le respect des exigences*** de la présente directive, au plus tard ***12*** 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.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Texte proposé par la Commission

(17) 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 4, paragraphe 5 bis, **et** à l'article 10 **bis**, 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.;

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Directive 96/53/CE

Article 10 nonies - paragraphe 3

Texte en vigueur

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 10 ter peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

Amendement

(17) À l'article 10 nonies, **les paragraphes 2, 3 et 5 sont remplacés** par le texte suivant:

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 4, paragraphe 5 bis, à l'article 10 **ter**, paragraphe 1, **et à l'article 10 quater bis** 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.;

Amendement

3. La délégation de pouvoir visée à l'article **4, paragraphe 5 bis, à l'article 10 ter, paragraphe 1, et à l'article 10 quater bis** peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués

déjà en vigueur.

(Directive 96/53/CE)

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 17

Directive 96/53/CE

Article 10 nonies - paragraphe 5

Texte en vigueur

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 10 ter n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Amendement

5. Un acte délégué adopté en vertu de l'article **4, paragraphe 5 bis, de l'article 10 ter, paragraphe 1, et de l'article 10 quater bis** n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

(Directive 96/53/CE)

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 19

Directive 96/53/CE

Article 10 undecies

Texte proposé par la Commission

(19) L'article 10 undecies est supprimé.

Amendement

(19) L'article 10 undecies est **remplacé par le texte suivant**:

Article 10 undecies

En 2027 au plus tard, puis tous les quatre ans, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur

l'application de la présente directive. Le rapport contient une évaluation détaillée de l'évolution du transport routier national et international, y compris les caractéristiques spécifiques de certains segments du marché et les conséquences de cette évolution sur la sécurité routière, l'infrastructure routière, le fonctionnement du marché intérieur du transport routier, la compétitivité du secteur, la connectivité et le transfert modal. Le rapport peut intégrer des éléments du rapport visé à l'article 10 octies, paragraphe 2. Plus précisément, la Commission analyse dans ce rapport si les conditions nécessaires à l'adoption, par le marché de l'Union, de véhicules utilitaires lourds à émission nulle sont remplies à la date visée à l'article 4 ter, paragraphe 3. En particulier, ce rapport d'évaluation porte, entre autres éléments, sur le nombre d'immatriculations de véhicules utilitaires lourds à émission nulle dans les États membres, sur la disponibilité d'infrastructures adaptées pour les carburants alternatifs et leur capacité, sur les effets du système d'échange de droits d'émission sur le transport routier ainsi que sur les tarifications routières différenciées en fonction des émissions de CO₂ dans les États membres. Cette analyse évalue également les conditions permettant l'adoption par le marché de véhicules ou ensembles de véhicules qui sont des systèmes modulaires européens à émission nulle effectuant des trajets internationaux dans les États membres qui en autorisent la circulation sur leur territoire.

De plus, le rapport analyse le recours, à des fins de mise en application, aux régimes en matière de politique d'accès intelligent, en tenant compte de la disponibilité de ces régimes et de leur rapport coût-efficacité. Ce rapport comporte en outre des informations sur les avancées technologiques pertinentes

dans le domaine du transport routier, notamment en ce qui concerne les nouvelles technologies ou nouveaux concepts et les dispositifs aérodynamiques, ainsi que les remorques ou semi-remorques dotées d'une technologie à émission nulle.

Dans le cadre de ce rapport, la Commission évalue également l'efficacité et les effets de la présente directive, la mesure dans laquelle sa mise en œuvre a atteint ses objectifs, ainsi que les interactions et la compatibilité de la présente directive avec d'autres textes législatifs pertinents de l'Union.

Sur la base des résultats des évaluations précitées, le rapport s'accompagne, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier la présente directive.

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Directive 96/53/CE

Article 10 duodecies - paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

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. *Cette période ne peut être renouvelée que si la crise persiste.*

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Directive 96/53/CE
Article 10 duodecies - paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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.

Amendement

Toute dérogation de ce type est dûment motivée et notifiée immédiatement à la Commission. La Commission publie immédiatement sur son site internet officiel ***et sur le portail web européen spécial visé à l'article 4 bis, paragraphe 1 bis***, les informations relatives à la dérogation accordée.

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 20

Directive 96/53/CE

Article 10 duodecies - paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

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, de la sécurité 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.

Amendement

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, de la sécurité ou du bien-être, ***y compris de la sécurité***, 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.;

Amendement 50

Proposition de directive

Article 3 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres adoptent et

Amendement

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.

publient, au plus tard le [date d'adoption + **1 an**], 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.

Amendement 51

Proposition de directive Annexe I – tableau

Texte proposé par la Commission

1. Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1 ^{er} , 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
1.2 Longueur 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 Longueur maximale		
	- tout véhicule	4,00 m
	véhicules ou ensembles de véhicules transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs d'une hauteur extérieure standard de 9' 6'' (conteneurs de grande capacité)	4,30 m
1.4 Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 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 démontable, 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 au point 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 au point 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder 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.	Remorques 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	40 tonnes
		b)	véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à deux ou trois essieux	40 tonnes
	2.2.2.	Véhicules articulés à cinq ou six essieux		
		a)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux	40 tonnes
		b)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux	40 tonnes
		c)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux effectuant des opérations de transport intermodal	42 tonnes
		d)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou 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 1,8 m	36 tonnes
		2.2.4.2	est supérieur à 1,8 m	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 incluant 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 émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.2.1 et 2.2.2 est augmenté de 4 tonnes.	
	En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.2.3 et 2.2.4 est augmenté de 2 tonnes.	
2.3 Véhicules à moteur		
2.3.1.	Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus:	18 tonnes
2.3.2.	Autobus à deux essieux:	19,5 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 9,5 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 9,5 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 9,5 tonnes:	40 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 d'ensembles de véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu à la sous-section 2.3 est augmenté de 2 tonnes.		
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 d'ensembles de véhicules à émission nulle, le poids maximal autorisé de 28 tonnes prévu à la sous-section 2.4 est augmenté de 2 tonnes.		

Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1 ^{er} , 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 1,0 m ($d < 1,0$)	11 tonnes
	3.2.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnes
	3.2.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnes
	3.2.4. est égal ou supérieur à 1,8 m ($1,8 \leq d$)	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 égal ou inférieur à 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnes
	3.3.2. est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnes
3.4 Essieux simples		
	3.4.1. Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4 autres que des véhicules à émission nulle	11,5 tonnes
	3.4.2. Essieu moteur des véhicules à émission nulle visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	12,5 tonnes
	3.4.3. Autobus à deux essieux à émissions nulles	12,5 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 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnes
	3.5.2. est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnes
	3.5.3. est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	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 9,5 tonnes:	19 tonnes
4. Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1 ^{er} , 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.
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.

Amendement

1. Dimensions maximales autorisées des véhicules visées à l'article 1 ^{er} , 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 <i>à trois essieux</i>	18,75 m
	- <i>autobus articulé à quatre essieux</i>	21,00 m
	- autobus à deux essieux	13,50 m
	- autobus ayant plus de deux essieux	15,00 m

	- autobus + remorque	18,75 m
1.2 Longueur 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 Longueur maximale		
	- tout véhicule	4,00 m
	véhicules ou ensembles de véhicules transportant, en opérations de transport intermodal, un ou plusieurs conteneurs d'une hauteur extérieure standard de 9' 6'' (conteneurs de grande capacité)	4,30 m
1.4 Sont comprises dans les dimensions indiquées aux points 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 démontable, 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 au point 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 au point 1.5, aucun de ses éléments ne peut déborder 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.	Remorques 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	40 tonnes
		b) véhicule à moteur à trois essieux avec remorque à deux ou trois essieux	40 tonnes
	2.2.2.	Véhicules articulés à cinq ou six essieux	
	a)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux	40 tonnes
	b)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou trois essieux	40 tonnes
	c)	véhicule à moteur à deux essieux avec semi-remorque à trois essieux effectuant des opérations de transport intermodal	44 tonnes
	d)	véhicule à moteur à trois essieux avec semi-remorque à deux ou 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 1,8 m	36 tonnes
	2.2.4.2	est supérieur à 1,8 m	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.	

<p>En cas d'ensembles de véhicules incluant des véhicules à moteur à carburant de substitution autres que des véhicules à moteur 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.</p>		
<p>En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à moteur à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.2.1 et 2.2.2 est augmenté de 4 tonnes.</p>		
<p>En cas d'ensembles de véhicules comprenant des véhicules à moteur à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.2.3 et 2.2.4 est augmenté de 2 tonnes.</p>		
<p><i>En cas d'ensembles de véhicules comprenant des remorques ou des semi-remorques équipées de la technologie permettant l'absence d'émission, le poids maximal autorisé prévu aux sous-sections 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 et 2.2.4 est augmenté de 2 tonnes.</i></p>		
<p><i>Lorsqu'un seul ensemble de véhicules fait l'objet de plusieurs des augmentations ci-dessus, ces augmentations s'appliquent de façon cumulée.</i></p>		
<p>2.3 Véhicules à moteur</p>		
2.3.1.	Véhicules à moteur à deux essieux autres que les autobus:	18 tonnes
2.3.2.	Autobus à deux essieux:	19,5 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 9,5 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 9,5 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 9,5 tonnes:	40 tonnes
<p>En cas de véhicules à moteur à carburant de substitution autres que des véhicules à moteur 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.</p>		

	En cas d'ensembles de véhicules <i>à moteur</i> à émission nulle, le poids maximal autorisé prévu à la sous-section 2.3 est augmenté de 2 tonnes.	
2.4	Autobus articulés à trois essieux	28 tonnes
2.5	Autobus articulés à quatre essieux	32 tonnes
	En cas de véhicules <i>à moteur</i> à carburant de substitution autres que des véhicules <i>à moteur</i> à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus aux sous-sections 2.4 et 2.5 sont augmentés 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 <i>à moteur</i> à émission nulle, les poids maximaux autorisés prévus aux sous-sections 2.4 et 2.5 sont augmentés de 2 tonnes.	
Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1 ^{er} , 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 1,0 m ($d < 1,0$)	11 tonnes
3.2.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnes
3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnes
3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,8 m ($1,8 \leq d$)	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 égal ou inférieur à 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnes
3.3.2.	est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnes
3.4 Essieux simples		
3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4 autres que des véhicules à émission nulle	11,5 tonnes
3.4.2.	Essieu moteur des véhicules à émission nulle visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	12,5 tonnes
3.4.3.	Autobus à deux essieux à émissions nulles	12,5 tonnes
3.4.4.	Autobus à trois essieux à émissions nulles	12,5 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 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnes
3.5.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnes
3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	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 9,5 tonnes. <i>En cas de véhicules à moteur à émission nulle, la somme maximale des poids par essieu d'un tandem est augmentée d'une tonne.</i>	19 tonnes
3.6 Véhicules à moteur à trois essieux		
	<i>La somme des poids par essieu d'un tridem ne doit pas dépasser, si l'écartement (d) des essieux:</i>	
3.6.1.	<i>est inférieur à 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tonnes</i>
3.6.2.	<i>est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tonnes</i>
4. Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1 ^{er} , 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 <i>ou cinq</i> essieux ne peut dépasser cinq fois la distance en mètres entre les axes des essieux extrêmes du véhicule.	
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.	

EXPOSÉ DES MOTIFS

Introduction

La directive sur les poids et dimensions, initialement adoptée en 1996, modifiée en 2002 et, en dernier lieu, en 2015, fixe les poids et dimensions maximaux autorisés des véhicules utilitaires lourds (transportant des marchandises ou des voyageurs) qui peuvent circuler dans l'Union, tout en autorisant les dérogations nationales à tenir compte du contexte national spécifique. Ces normes communes visent à garantir que les véhicules utilitaires lourds ne dépassent pas les limites susceptibles de compromettre la sécurité routière, les infrastructures et l'environnement. Les règles communes visent également à faciliter le transport transfrontalier et à faire en sorte que les transporteurs routiers puissent se faire concurrence sur un pied d'égalité dans le marché intérieur en ce qui concerne la capacité de chargement de leurs véhicules. Enfin, la directive a pour but de favoriser l'efficacité des opérations de transport et, partant, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) résultant de ces opérations.

Toutefois, une évaluation récente de la directive fait apparaître d'importantes lacunes. Tout d'abord, les dérogations nationales autorisant la circulation de véhicules ayant d'autres dimensions ont donné lieu à une kyrielle de règles divergentes, ce qui a entravé la fluidité du transport transfrontalier dans l'Union, fragmenté le marché intérieur et entraîné une perte d'efficacité opérationnelle. Deuxièmement, le panachage entre obligations européennes et nationales, ainsi que les accords bilatéraux, associés à des incertitudes juridiques, ont conduit à une application inefficace et incohérente des règles, en particulier en ce qui concerne le transport transfrontalier, ce qui se traduit par des conditions de concurrence inégales pour les opérateurs de transport. En outre, la directive n'a pas encore donné les résultats escomptés en matière de décarbonation, car elle n'incite pas suffisamment à améliorer l'efficacité énergétique des opérations de transport routier et à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le fait de ne pas prévoir les exigences nécessaires en matière de poids et de volume supplémentaires pour les nouvelles technologies à émission nulle a contribué à la diffusion actuellement limitée des véhicules à émission nulle et a empêché toute contribution significative à la réalisation de l'objectif du pacte vert pour l'Europe de réduire les émissions de GES du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. Enfin, la directive ne favorise pas suffisamment le transport intermodal et n'encourage pas non plus de manière appropriée la coopération modale.

Proposition de la Commission

La proposition de la Commission vise à remédier à ces lacunes, en mettant l'accent sur trois grands piliers:

1) Améliorer la durabilité du transport de marchandises en supprimant les obstacles réglementaires et techniques et en prévoyant des incitations plus puissantes pour favoriser le recours aux technologies à émission nulle et aux dispositifs d'économie d'énergie dans le secteur des véhicules utilitaires lourds, ainsi qu'en garantissant la compatibilité intermodale et en facilitant et en encourageant les opérations intermodales. Plus précisément, la proposition augmente le poids maximal autorisé (par essieu) pour les véhicules à émission nulle et à carburant de substitution ainsi que la longueur maximale autorisée des véhicules à émission nulle. En outre, elle encourage le transport intermodal en autorisant des poids et des hauteurs maximales supplémentaires pour les opérations intermodales et en exigeant que les véhicules

de grande capacité utilisent des unités standard compatibles avec les autres modes de transport.

2) Améliorer le fonctionnement du marché intérieur et créer des conditions de concurrence équitables en clarifiant et, si possible, en harmonisant les règles relatives à l'utilisation de véhicules utilitaires lourds plus longs et/ou plus lourds dans les opérations transfrontalières, tout en laissant aux États membres la souplesse nécessaire pour fixer des règles nationales afin de tenir compte des différences sur le plan de la géographie, de la densité du réseau de transport et de la structure économique de l'espace, entre autres. Plus précisément, la proposition introduit la possibilité pour les États membres d'autoriser, dans des conditions spécifiques, la circulation de systèmes modulaires européens (SME), qui sont des véhicules à grande capacité. Actuellement, neuf États membres autorisent l'utilisation des SME sur leur territoire et les opérations transfrontalières sont subordonnées à des accords bilatéraux, mais cela se fait de manière fragmentée et sans conditions harmonisées. La proposition vise à clarifier les conditions – en matière de sécurité routière, de concurrence loyale et de compatibilité modale – de l'utilisation de ces véhicules de grande capacité pour les États membres qui souhaitent en faire usage.

3) Rendre l'application plus efficace et plus efficiente afin de garantir des conditions de concurrence équitables et d'accroître la sécurité routière. Plus précisément, la proposition fixe un niveau minimal obligatoire de contrôles par les États membres et vise à intégrer davantage d'éléments de l'«application intelligente» en encourageant les États membres à utiliser davantage de technologies de politiques d'accès pondéré et intelligent et en simplifiant les contrôles des opérations de transport intermodal en utilisant le règlement sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises existant.

Position de la rapporteure

Votre rapporteure accueille favorablement la proposition de la Commission. Cette proposition fait partie du dispositif sur l'écologisation du fret, qui vise à rendre le transport de marchandises plus durable en améliorant l'efficacité opérationnelle et énergétique du secteur des transports, en encourageant l'adoption de véhicules à émission nulle et en promouvant le transport intermodal.

Le secteur du transport routier apporte clairement des avantages économiques et sociaux substantiels dans l'Union. Toutefois, nous devons également prendre conscience de ses effets négatifs sur l'environnement, les infrastructures et la sécurité routière, et les réduire. Le transport routier entraîne une pollution de l'air, des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances sonores. Un trafic routier trop important peut générer des embouteillages et accroître l'usure des infrastructures. Il peut également entraîner des accidents et des blessures. Par exemple, on estime que les véhicules utilitaires lourds ont été impliqués dans des accidents de la route, causant environ 3 000 des 22 800 décès sur les routes de l'Union en 2019 (soit environ 13 % du total).

Il convient également de garder à l'esprit que le secteur routier est principalement composé de PME et se caractérise par une forte concurrence et de faibles marges bénéficiaires. En outre, l'Union est actuellement confrontée à une pénurie systémique de conducteurs professionnels. Par conséquent, il est de la plus haute importance que l'Union prévoie des conditions équitables, des règles claires, harmonisées, compréhensibles et transparentes, des incitations ciblées pour

rendre la flotte plus durable sans réduire la charge utile, une application stricte des règles, la priorité à la sécurité routière et la possibilité, lorsque c'est possible et souhaitable, d'utiliser des véhicules de grande capacité.

Compte tenu des objectifs susmentionnés, votre rapporteure estime que la proposition de la Commission constitue un pas dans la bonne direction par rapport à la situation actuelle. L'évaluation de la directive actuelle a clairement montré que cette dernière contient des dispositions qui sont sujettes à interprétation ou qui manquent de spécificité dans certains domaines, et qu'elle offre une large marge de manœuvre pour des dérogations nationales. Il en a résulté une application incohérente entre les États membres, ce qui a entraîné une fragmentation du marché, une insécurité juridique, des inefficacités opérationnelles et des conditions de concurrence inégales. En outre, l'ambiguïté des dispositions a créé des difficultés pour les autorités chargées de faire appliquer la législation, tandis que des divergences dans les modalités d'exécution ont encore aggravé le non-respect des règles et compromis les objectifs d'harmonisation.

En outre, la directive actuelle s'est révélée inefficace pour favoriser le recours à des véhicules à carburant de substitution et à émission nulle, ainsi que l'utilisation de technologies d'économie d'énergie et de dispositifs aérodynamiques. Elle n'a également été que partiellement efficace pour promouvoir le transport intermodal. Le nombre de véhicules à émission nulle dans la flotte de camions est actuellement très limité. Pour atteindre la même autonomie qu'un véhicule diesel, les véhicules à émission nulle ont généralement besoin d'une masse (camions électriques à batterie) ou d'un volume plus élevé (camions électriques à pile à combustible). Il est essentiel, notamment pour les PME, que la transition vers des véhicules plus durables ne soit pas compromise par une réduction de la charge utile. D'autre part, ce poids supplémentaire ne devrait pas compromettre les limites maximales du cercle de virage et ne devrait pas devenir un risque pour la sécurité routière.

Pour votre rapporteure, il est clair que si l'Union s'emploie sérieusement à réduire de 90 % les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports en 2050, les opérations de transport routier devront devenir plus efficaces et nettement moins émettrices, et qu'en parallèle, il est nécessaire de renforcer la part modale de solutions de transport plus durables. Autrement dit, les véhicules à émission nulle doivent devenir l'épine dorsale du transport routier si l'on veut que le secteur atteigne ses objectifs en matière de décarbonation. Le transport intermodal ou combiné constitue également un élément important dans la transition vers un secteur du transport routier de marchandises plus durable et pour le système de transport dans son ensemble. La présente proposition accélérera ces deux tendances, mais des efforts supplémentaires sont nécessaires. C'est pourquoi votre rapporteure propose que, d'ici à 2032, les opérations transfrontalières de véhicules utilitaires lourds de 44 tonnes ne soient autorisées que pour les véhicules à émission nulle. Cela incitera fortement à accroître la diffusion de ces véhicules sur le marché et, à ce moment-là, un solide réseau d'infrastructures de carburants de substitution accessibles au public aura été déployé, ce qui permettra la bonne circulation des véhicules utilitaires lourds sans émissions dans toute l'Union.

Parallèlement à la transition vers un système de transport à émission nulle, nous devons également veiller à ce que la même charge puisse être transportée avec moins de véhicules, moins de trajets et moins d'émissions. Cela pourrait également contribuer à pallier le manque actuel de chauffeurs. L'analyse d'impact de la Commission montre que les États membres qui ont une expérience en matière de véhicules de grande capacité (systèmes modulaires européens)

ont enregistré des résultats positifs en matière de réduction des accidents, alors qu'aucun transfert modal inversé n'a eu lieu du transport ferroviaire et/ou par voie d'eau vers la route. Votre rapporteure propose de renforcer le cadre de gouvernance applicable aux EMS, au moyen d'une évaluation ex ante tenant compte des incidences sur la sécurité routière, les infrastructures routières, la coopération modale et l'environnement. Il est également proposé que les États membres fixent des exigences de qualification pour les conducteurs d'EMS, tout en garantissant la proportionnalité, la non-discrimination et la reconnaissance mutuelle entre les États membres. Enfin, un portail web spécifique de l'Union fournit au public des informations claires et accessibles sur les routes réelles où ces véhicules sont autorisés à circuler et sur les dimensions et poids maximaux autorisés au niveau national des véhicules dans les États membres.

Votre rapporteure est convaincue que l'Union doit encore réduire le nombre de décès sur les routes impliquant des véhicules utilitaires lourds afin de sauver davantage de vies européennes. Par conséquent, une vignette européenne unique devra indiquer clairement la longueur de tous les véhicules ou ensembles de véhicules visés par la présente directive, afin d'aider les autres usagers de la route à identifier ces véhicules et à s'y familiariser, et de réduire les risques éventuels liés à des restrictions de visibilité ou à des angles morts, par exemple lors d'un dépassement.

En ce qui concerne l'application de la législation, votre rapporteure estime qu'il est possible d'améliorer la proposition. Par conséquent, il est proposé de rendre obligatoire l'installation du poids certifié dans les systèmes de mouvement ainsi que la mise en place de points d'accès intelligents. Les États membres devraient utiliser les recettes générées par les sanctions applicables aux infractions à la présente directive pour favoriser le recours à des moyens de transport durables, encourager l'intermodalité et accroître la durabilité des opérations de transport transfrontières.

ANNEXE: ENTITÉS OU PERSONNES DONT LA RAPPORTEURE A REÇU DES CONTRIBUTIONS

Conformément à l'article 8 de l'annexe I du règlement intérieur, la rapporteure déclare avoir reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du rapport, préalablement à son adoption en commission:

Entity and/or person
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

La liste ci-dessus est établie sous la responsabilité exclusive de la rapporteure.

PROCÉDURE DE LA COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

Titre	Modification 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	
Références	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
Date de la présentation au PE	12.7.2023	
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 14.9.2023	
Commissions saisies pour avis Date de l'annonce en séance	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
Avis non émis Date de la décision	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
Rapporteurs Date de la nomination	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
Examen en commission	9.10.2023	16.11.2023
Date de l'adoption	14.2.2024	
Résultat du vote final	+: –: 0:	26 11 1
Membres présents au moment du vote final	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
Suppléants présents au moment du vote final	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
Suppléants (art. 209, par. 7) présents au moment du vote final	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
Date du dépôt	21.2.2024	

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION COMPÉTENTE AU FOND

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention