

NO ENGLISH

GROUPE DU PORTE-PAROLE  
SPRECHERGRUPPE  
GRUPPO DEL PORTAVOCE  
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER  
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG  
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, juin 1971

Poids et dimensions des véhicules routiers

La Commission a transmis au Conseil, dans le passé, trois propositions de directives relatives aux poids et dimensions des véhicules routiers utilitaires ainsi qu'à certaines conditions techniques complémentaires. La troisième proposition, en date du 21 mai 1964, a été discutée par le Conseil au cours de l'année 1964. Aucun accord à son sujet n'a pu être obtenu à l'époque essentiellement du fait de l'impossibilité de concilier les points de vue entre les pays ayant adopté le régime de 10 tonnes (Italie, Pays-Bas, République fédérale d'Allemagne) pour la charge maximum par essieu et ceux ayant adopté le régime de 13 tonnes (France, Belgique, Luxembourg).

Les efforts accomplis ultérieurement par la Commission (compromis proposés au cours de sessions du Conseil en 1965) comme ceux accomplis par les Etats membres au cours de conversations bilatérales sont restés vains.

La pression de plus en plus forte des milieux intéressés à la solution du problème (transporteurs et constructeurs), les prises de position exprimées récemment par certains Etats membres (Italie, Belgique), ainsi que les éléments nouveaux qui sont intervenus depuis 1965 (notamment meilleure connaissance des rapports entre charge par essieu et dégradation de la chaussée, développement de l'utilisation des grands containers) ont justifié, de la part de la Commission, un réexamen du problème et une nouvelle tentative en vue d'aboutir à un accord. Celle-ci vient de se traduire par la transmission au Conseil d'une nouvelle proposition de directive en matière de poids et dimensions des véhicules.

Cette nouvelle proposition est axée sur une valeur de 11,5 tonnes de la charge maximum par essieu, valeur qui doit contenir les coûts d'infrastructure dans les limites acceptables et permettre d'atteindre un poids total en charge suffisant pour transporter les grands containers sans avoir recours à un nombre d'essieux exagéré. Cette valeur de 11,5 tonnes permet en même temps une construction rationnelle et harmonieuse des véhicules isolés ainsi que des ensembles des véhicules couplés.

Cette valeur limite constitue, en outre, un compromis raisonnable sur lequel un accord général des Etats membres devrait pouvoir être réalisé.