

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

**INFORMATION**  
**INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG**  
**INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION**  
**NOTA D'INFORMAZIONE**  
**TER DOCUMENTIE**

Brussels, December 1978

NEW PROPOSALS ON WEIGHTS OF ROAD VEHICLES

The Commission has just approved and sent to the Council a new proposal for a directive on the weights and certain other characteristics (not including dimensions) of road vehicles used for the carriage of goods. (1) This proposal amends the weights part of the Commission proposal on weights and dimensions made in 1971 which was agreed in principle by the six Member States in 1972 before the enlargement of the Community but was never formally adopted. The dimensions part of the original draft directive is still on the Council table and has been excluded from this proposal.

In December 1975 after continuing difficulties with the weights aspect of the draft directive presented in 1971, the Council invited the Committee of Permanent Representatives, with the assistance of the Commission, to develop a practical solution to the problem of vehicle weights and dimensions in the Community.

The Commission presented the main points of a recommended new approach in a working paper to the Council in December 1976 and was invited to prepare proposals for legislation.

The new proposal for a Council Directive on vehicle weights and other technical characteristics has been developed from the Commission's working paper after consultations with hauliers, motor manufacturers, environmentalists and other interested groups.

New approach adopted

Rather than attempting to harmonize the technical characteristics of the entire vehicle fleet, this proposal aims to define the characteristics of certain vehicles, which could be used in any Member States and allowed to circulate freely in the Community, in particular the heavier combinations commonly used in international traffic. National legislation would be adjusted to permit the use of these vehicles, but existing national vehicle types could continue to be used under the same conditions as at present.

At recent Council meetings, Member Governments have emphasized the need to:

- keep down transport costs and conserve scarce energy resources,
- minimize damage to the infrastructure and the environment,
- improve the methods for controlling and supervising road vehicle traffic,
- create the conditions for a more homogeneous market for commercial vehicles in the Community.

The main difficulty is to find a balance between operating economy and protection of the infrastructure acceptable to all Member States. The Commission believes that this proposal offers a practical solution to this problem, will facilitate the control of commercial vehicle traffic in the Community and will provide a basis for the growth of a common market for commercial vehicle manufacturers.

Environmental and safety aspects stressed


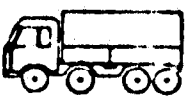
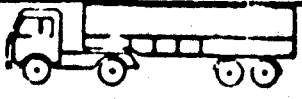
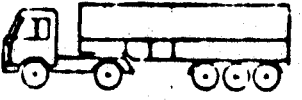
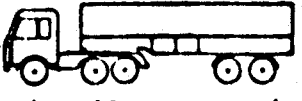
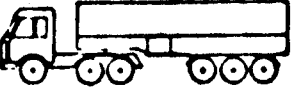
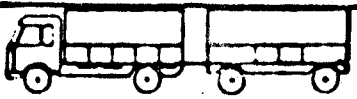



The Commission also considers that vehicles authorized by this proposal must be required to conform with the most recent Community legislation on essential environmental and safety matters, in particular noise, emissions, braking and steering. A Community directive adopted in 1976 requires annual roadworthiness tests for goods vehicles over three and a half tons and this should ensure that these higher standards will be maintained during the lifetime of vehicles.

The proposal would also allow Member States to exclude the heavier vehicles from unsuitable routes and from environmentally sensitive areas such as the centres of old towns and to make special conditions for the carriage of dangerous goods.

The maximum Gross Vehicle Weight proposed is 44 tonnes on 6 axles and the general maximum axle weight is 10 tonnes, with 11 tonnes permitted on the single motor axle of an articulated vehicle or road train to provide more satisfactory adhesion, braking and stability.

Two axle rigid and three-axle articulated vehicles are not included in the proposal, because a change in the existing regulations could result in levels of road damage unacceptable to several Member States. Passenger vehicles are also excluded.

The attached Annex from the explanatory note to the proposal shows the principal vehicle combinations proposed with their Gross Vehicle Weights, possible axle weights, road damage characteristics and the ratio of payload to Gross Vehicle Weight. In general the combinations proposed by the Commission have relatively low damage numbers in relation to most currently permitted combinations and the damage number is reduced for the heavier vehicles proposed.

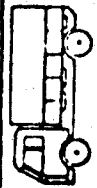

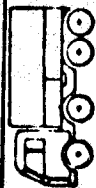
GVW tonnes	Payload tonnes (1)	CONFIGURATION with possible axle weights	10 t standard axles	damage no. (2)	PL/GVW %
24	15.2	 6 18 tonnes	1.45	9.6	63
30	20.0	 12 18	1.58	7.9	67
35	24.0	 6 11 18	2.90	12.1	69
40	28.0	 6 11 23 6 10 24	2.63 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	 6 18 18 (single drive) (double drive)	3.14 2.55	10.6 8.6	71 71
44	31.2	 6 18 20 (single drive) 6 15 23 (double drive)	2.43 1.81	7.8 5.8	71 71
35	24.0	 6 11 9 9	2.90	12.1	69
40	28.0	 6 11 8 15 6 10 8 16	2.64 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	 6 18 9 9 (single drive) (double drive)	3.14 2.55	10.6 8.6	71 71
44	31.2	 6 18 8 12 (single drive) 6 15 8 15 (double drive)	2.50 1.82	8.0 5.8	71 71

(1) Payload calculated from formula in Doc. VII/263/78

(2) No. of Standard axles per 100 tonnes of payload carried.

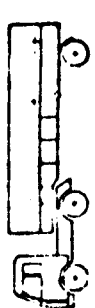

DAMAGE NUMBERS OF EXISTING VEHICLES

I. RIGID VEHICLES

Country	GVW	Payload	CONFIGURATION	No of 10t Standard axles	Damage No SA's per 100t PL	PL/GVW %
	tonnes	tonnes				
D GB F	16	8.9	 6 10	1.13	12.7	56
	16.3	9.2	6.1 10.2	1.22	13.4	57
	19.0	11.6	6 13	2.98	25.8	61
D F	22	13.7	 6 16	0.95	6.9	62
	26	17.1	6 20	2.13	12.5	66
GB	30.5	20.5	 12.2 18.3	1.70	8.3	67

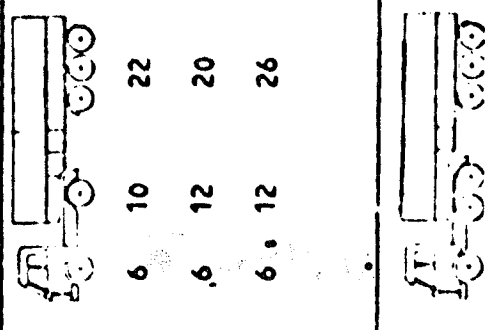
DAMAGE NUMBERS OF EXISTING VEHICLES

II.a ARTICULATED VEHICLES (3 and 4 axles)

Country	GVW	Payload tonnes	CONFIGURATION	No of 10 t standard axles	Damage No. SA's per 100t PL	PL/GVM %				
D I F	26 30 32	16.8 20.0 21.6	 6 10 10 6 12 12 6 13 13	2.13 4.27 5.83	12.7 21.4 27.0	65 67 67				
							 6 10.2 16.3 5 7.1 20.4 (2m) 6 10 20 (2m) 6 12 20 6 12 22 (2m)	2.09 2.46 3.13 4.21 5.13	9.5 11.2 12.6 17.6 18.3	68 68 69 70 70
D F I	36 38 40	24.8 26.4 28.0								

DAMAGE NUMBERS OF EXISTING VEHICLES





II.b ARTICULATED VEHICLES (5 and 6 axles)

Country	GVW	Payload tonnes	CONFIGURATION  	No of 10t standard axles	Damage No SA's per 100 t PL	PL/GVW %							
D	38	26.4	6 10 22	2.00	7.6	70							
							F	38	26.4	6 12 20	2.81	11.6	70
DK	44	31.2	6 16 22	2.13	6.8	71							
							NL	50	36.0	6 18 26	3.12	8.6	72

DAMAGE NUMBERS OF EXISTING VEHICLES

v)

III. ROAD TRAINS

Country	GVW	Payload		CONFIGURATION	No. of 10t Standard axles	Damage No SA's per 100t PL	PL/GW %
		tonnes					
D	32	21.6		 6 10 8 8	1.95	9.0	68
		28.0					
D	38	26.4		 6 10 6 16	2.08	7.9	70
		31.2					
D	38	26.4		 6 16 8 8	2.08	7.9	70
		31.2					
NL	50	36.0		 6 18 8 18	3.27	9.1	72

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

**INFORMATIO  
INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG  
INFORMATION MEMO**

**NOTE D'INFORMATION;  
NOTA D'INFORMAZIONE  
TER DOCUMENTIE**

Bruxelles, décembre 1978

NOUVELLES PROPOSITIONS RELATIVES AUX POIDS DE VEHICULES ROUTIERS

La Commission vient d'approuver et d'adresser au Conseil une nouvelle proposition de directive relative aux poids et à certaines autres caractéristiques (dimensions non comprises) des véhicules routiers pour le transport des marchandises.(1) Cette proposition modifie la partie concernant les poids de la proposition originale (relative aux poids et dimensions) présentée par la Commission en 1971 et acceptée en principe par les six Etats membres en 1972, avant l'élargissement de la Communauté, mais qui n'a jamais été adoptée formellement. La partie du projet de directive originale concernant les dimensions, dont le Conseil est toujours saisi, a été exclue de cette proposition.

La proposition de directive de 1971 se heurtant à des obstacles toujours renouvelés en raison de la question des poids, le Conseil a invité, en décembre 1975, le Comité des représentants permanents à rechercher, avec l'aide de la Commission, une solution concrète au problème des poids et dimensions des véhicules utilitaires dans la Communauté.

Dans cet esprit, la Commission a présenté au Conseil, en décembre 1976, un document de travail comprenant les éléments essentiels d'une nouvelle approche du problème et a été invitée à préparer une proposition formelle.

La nouvelle proposition de directive de la Commission a été établie sur base de ce document et après une large consultation des représentants des transports routiers, de l'industrie automobile, des écologistes et d'autres parties intéressées.

Choix d'une nouvelle approche

Plutôt que d'essayer d'harmoniser les caractéristiques techniques de la totalité des véhicules utilitaires, cette proposition s'efforce de définir les caractéristiques de certains véhicules qui pourraient être utilisés dans n'importe quel Etat membre et seraient autorisés à circuler librement dans la Communauté, spécialement les ensembles les plus lourds (véhicules articulés et trains routiers) généralement utilisés en trafic international. La circulation de ces véhicules devrait être expressément admise par les législations des Etats membres sans pour autant modifier les conditions actuelles d'utilisation du parc existant.

A l'occasion des dernières sessions du Conseil, les Ministres ont souligné la nécessité:

d'accroître  
d'éviter/les coûts d'exploitation et d'économiser davantage les ressources d'énergie,

- de minimiser les dégâts aux infrastructures et à l'environnement,
- d'améliorer les possibilités de contrôle et de surveillance du trafic des véhicules utilitaires,
- de créer les conditions d'un marché plus homogène des véhicules utilitaires dans la Communauté.

(1) COM(78)728



La difficulté principale étant de trouver un point d'équilibre acceptable pour tous les Etats membres entre le souhait de réduire les coûts d'exploitation et la nécessité de protéger les infrastructures, la Commission estime que la présente proposition peut résoudre ce problème de manière pratique en facilitant le contrôle du trafic des véhicules utilitaires tout en améliorant les conditions pour le développement à l'intérieur de la Communauté d'un marché de véhicules utilitaires.

#### Accent mis sur la protection de l'environnement et la sécurité

La Commission estime en outre que les véhicules couverts par la présente proposition doivent satisfaire aux dispositions communautaires concernant certains aspects essentiels pour l'environnement et la sécurité en particulier le bruit, les émissions, le freinage et la direction. Une directive de la Communauté, adoptée en 1976, impose un contrôle technique annuel aux véhicules de plus de 3,5 tonnes destinés au transport de marchandises, une telle disposition permettant de garantir la qualité technique du véhicule pendant toute la durée de sa vie.




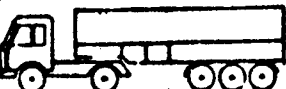
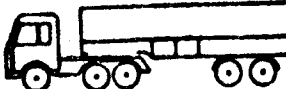
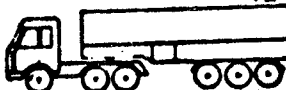


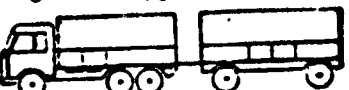
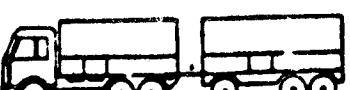
Cette proposition permettrait également aux Etats membres d'interdire aux véhicules les plus lourds de circuler sur des routes qui ne leur conviennent pas et dans des zones spécialement vulnérables telles que le centre des villes anciennes, et de prévoir des conditions spéciales pour le transport des marchandises dangereuses.

Le poids maximal en charge proposé est de 44 tonnes pour six essieux et la charge maximale par essieu est de 10 tonnes, et jusqu'à 11 tonnes pour l'essieu moteur unique d'un véhicule articulé ou d'un train routier afin d'assurer une adhérence, un freinage et une stabilité plus satisfaisants.

Les véhicules isolés à deux essieux ou les véhicules articulés à trois essieux ne sont pas compris dans la proposition étant donné qu'une modification des réglementations existantes entraînerait un coefficient de dégâts aux routes inacceptable pour plusieurs Etats membres. Les véhicules pour le transport de passagers sont également exclus.

L'annexe jointe à la note explicative concernant la proposition indique pour les principaux ensembles proposés leur poids maximal autorisé en charge, les charges par essieu admissibles, leur agressivité, et le rapport charge utile/P.M.A. En général, les ensembles proposés par la Commission provoquent des dégâts relativement réduits si on les compare à ceux que causent la plupart des ensembles d'aujourd'hui et le coefficient de dégâts est moins important pour les véhicules les plus lourds proposés.

3





Poids total en charge	Charge utile (1)	SILHOUETTE avec charge par essieu admissible	Essieux de réf. (10 t)	Coeff. de dégâts(2)	CV / PTC %
tonnes					
24	15.2	 6 18 tonnes	1.45	9.6	63
30	20.0	 12 18	1.58	7.9	67
35	24.0	 6 11 18	2.90	12.1	69
40	28.0	 6 11 23 6 10 24	2.63 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	 6 18 18 (1 essieu moteur) (2 ess..moteur)	3.14 2.55	10.6 8.6	71 71
44	31.2	 6 18 20 (1 essieu moteur) 6 15 23 (2 ess.moteurs)	2.43 1.81	7.8 5.8	71 71
35	24.0	 6 11 9 9	2.90	12.1	69
40	28.0	 6 11 8 15 6 10 8 16	2.64 2.36	9.4 8.5	70 70
42	29.6	 6 18 9 9 (1 ess.mot.) (2 ess.mot.)	3.24 2.55	11.0 8.6	71 71
44	31.2	 6 18 8 12 (1 ess.mot.) 6 15 8 15 (2 ess.mot.)	2.50 1.82	8.0 5.8	71 71

(1) Charge utile établie par la méthode visée dans le doc. VII/263/78

(2) Nombre d'essieux de référence pour 100 tonnes transportées.

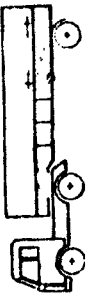
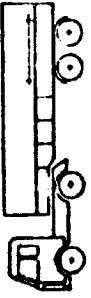
Coefficients de dégâts des véhicules existants

I. VEHICULES-ISOLES

PAYS	PTC		CV tonnes	SILHOUETTE	Essieux de réf. (10 t)	Coeff. de dégâts	CV/PTC %	
	PTC	CV						
D	16	8.9		6	1.13	12.7	56	
								10
								10.2
GB	16.3	9.2		6	1.22	13.4	57	
								13
F	19	11.6			2.98	25.8	61	
D	22	13.7		6	0.95	6.9	62	
								16
F	26	17.1			2.13	12.5	66	
GB	30.5	20.5		12.2	1.70	8.3	67	
								18.3


15  
Coefficients de dégâts des véhicules existants

II. a. VEHICULES ARTICULES (3 et 4 essieux)


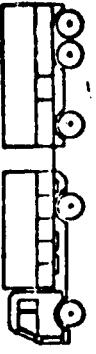
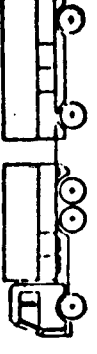
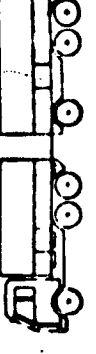
PAYS	PTC		CV tonnes	SILHOUETTE	Essieux de réf. (10 t)	Coeff. de dégâts	CV/PTC %
	PTC	CV					
D	26	16.8		6 10 10	2.13	12.7	65
				6 12 12	4.27	21.4	67
				6 13 13	5.83	27.0	67
GB	32.5	22.0		6 10.2 16.3	2.09	9.5	68
				5 7.1 20.4 (2m)	2.46	11.2	68
				6 10 20 (2m)	3.13	12.6	69
				6 12 20	4.21	17.6	70
				6 12 22 (2m)	5.13	18.3	70
D	36	24.8					
F	38	26.4					
I	40	28.0					

Coefficients de dégâts des véhicules existants

II.b. Véhicules articulés (5 et 6 essieux)

PAYS	PTC	CV tonnes	SILHOUETTE	Essieux de réf. (10 t)	Coeff. de dégâts	CV/PTC %
F	38	26.4	6 12 20	2.81	11.6	70
I	44	31.2	6 12 26	3.89	12.5	71
DK	44	31.2	 6 16 22	2.13	6.8	71
NL	50	36.0	6 18 26	3.12	8.6	72

III. TRAINS ROUTIERS

PAYS	PTC		CV	SILHOUETTE	Essieux de réf. (10 t)	Coeff. de dégâts	CV/PTC %
	PTC	CV					
D	36	21.6		1.95	9.0	69	
	40	28.0					
I	38	26.4		2.08	7.9	70	
	44	31.2					
D	38	26.4		2.08	7.9	70	
	44	31.2					
NL	50	36.0		3.27	9.1	72	