II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de directive du Conseil fixant les poids et dimensions maximaux autorisés pour les véhicules routiers de plus de 3,5 tonnes circulant dans la Communauté

(94/C 38/03)

COM(93) 679 final — SYN 486

(Présentée par la Commission le 15 janvier 1994.)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive 85/3/CEE du Conseil (1) relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers, telle qu'ils figurent à l'annexe I, a été considérablement modifiée à maintes reprises; que, pour des raisons de clarté et de rationalisation, ladite directive devrait être codifiée en un seul texte, avec la directive 86/364/CEE du Conseil;

considérant que les différences de normes en vigueur dans les États membres dans le domaine des poids et dimensions des véhicules routiers utilitaires pourraient avoir un effet préjudiciable aux conditions de concurrence et constituer un obstacle à la circulation entre États membres;

considérant que, en vertu du principe de subsidiarité, il convient de prendre des mesures au niveau communautaire afin de supprimer de tels obstacles sur une base communautaire;

considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, des normes communes ont été établies pour les poids, les dimensions et certaines autres caractéristiques de certains véhicules, qui permettent de mieux utiliser ces véhicules dans le trafic entre États membres;

considérant que ces normes sont le reflet d'un équilibre entre l'utilisation rationnelle et économique de ces véhicules routiers utilitaires, les exigences d'entretien de l'infrastructure et celles de la sécurité routière;

considérant que, afin de garantir l'application uniforme de cette directive pour ce qui concerne les autorisations spéciales accordées à des véhicules ou des ensembles de véhicules transportant des charges indivisibles, il est nécessaire d'expliciter cette notion;

considérant que la tonne est universellement utilisée et reconnue comme unité de mesure de poids de véhicules et qu'elle est donc appliquée dans la présente directive, même s'il est admis que l'unité formelle de poids est le newton;

considérant que, dans l'intérêt de l'établissement et de la mise en œuvre du marché intérieur de la Communauté, le champ d'application de la directive devrait également être étendu au transport national dans la mesure où il concerne des caractéristiques qui ont des effets importants sur les conditions de concurrence dans le secteur des transports, notamment les dimensions maximales autorisées des véhicules et des ensembles de véhicules et les poids totaux des ensembles à quatre, cinq ou six essieux;

considérant que, en ce qui concerne les autres caractéristiques de poids, les États membres sont autorisés à appliquer sur leur territoire des poids plus élevés que ceux prévus dans la présente directive, uniquement pour les véhicules utilisés dans le trafic intérieur;

considérant que la largeur maximale autorisée de 2,50 mètres pour les véhicules peut laisser un espace intérieur insuffisant pour procéder au chargement efficace des palettes, ce qui a donné lieu à l'application de différentes tolérances au-delà de ce seuil dans la législation des États membres relative au trafic intérieur, et qu'une adaptation générale de la situation actuelle est donc nécessaire afin de clarifier les exigences techniques, en tenant compte des aspects de ces caractéristiques liés à la sécurité routière;

considérant que, afin d'encourager l'utilisation de moyens de transport qui provoquent une usure relativement moindre des infrastructures et à la lumière du progrès technique des configurations d'essieux, il est opportun de permettre un poids total autorisé en charge

(1) Directive modifiée par la directive 92/7/CEE du Conseil.

(PTAC) plus élevé pour les ensembles à six essieux lorsque ces ensembles répondent aux critères définis pour les suspensions respectueuses de l'environnement;

considérant que des progrès ont été réalisés sur la voie de l'achèvement des directives sur la réception par type des véhicules «poids lourds» et que, donc, les exigences de conformité avec les caractéristiques autres que liées aux poids et dimensions telles que définies à l'annexe II de la directive 85/3/CEE devraient être supprimées;

considérant qu'il faut également procéder à cette modification afin d'éviter que les règles soient en conflit avec les conventions internationales sur le trafic routier et la circulation;

considérant que les véhicules qui transportent ou sont destinés à transporter des charges indivisibles qui dépassent les caractéristiques de poids ou dimensions fixées à l'annexe I de la directive 85/3/CEE devront bénéficier d'une autorisation spéciale pour circuler, délivrée par une autorité compétente désignée par chaque État membre;

considérant que les divergences des règles nationales concernant les dimensions hors tout des charges des véhicules ne devraient pas entraîner de graves distorsions et ne devraient donc pas être harmonisées à ce stade, sans préjudice d'une nouvelle action communautaire;

considérant que dans les cas où, dans un État membre, un secteur bien défini de transport de marchandises ou de passagers sans grande incidence sur la concurrence internationale dans le domaine du transport est assuré par des véhicules ou des ensembles de véhicules dont les dimensions ou les poids totaux sont supérieurs à ceux prescrits par ladite directive, ces secteurs peuvent bénéficier d'exemptions vis-à-vis des poids et dimensions maximaux après que la Commission et les autres États membres en aient été informés;

considérant que les progrès techniques qui se soldent par des poids ou des dimensions dépassant ceux visés par ladite directive pourront bénéficier d'exemptions pour des périodes d'essai limitées, après que la Commission et les autres États membres en aient été informés;

considérant que les véhicules qui entrent en service avant l'adaptation de la directive et qui ne sont pas conformes aux caractéristiques de poids et de dimensions fixées par ladite directive, du fait de dispositions nationales ou de méthodes de mesure jusque-là divergentes, devraient être autorisés à continuer à assurer des services de transport dans l'État membre de l'immatriculation pour une période transitoire;

considérant que les nouvelles exigences techniques concernant les poids et dimensions des véhicules utilitaires peuvent s'appliquer aux véhicules immatriculés dans un État membre; que ces exigences ne doivent pas constituer un obstacle à la circulation des véhicules utilitaires entre États membres;

considérant que, afin de faciliter le contrôle de la conformité avec les dispositions de la directive, il est nécessaire de s'assurer que la preuve de cette conformité se trouve à bord des véhicules;

considérant que la directive ne doit pas modifier les obligations des États membres concernant les dates limites de transposition en droit national et d'application figurant à l'annexe IV partie B,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. La présente directive s'applique:

a) aux dimensions des véhicules destinés à circuler sur route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale supérieure à 25 kilomètres/heure et devant servir:

— soit au transport de marchandises lorsqu'ils ont un poids maximal en charge supérieur à 3,5 tonnes,

— soit au transport de personnes lorsqu'ils comportent plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur;

b) aux poids et à certaines autres caractéristiques des véhicules définis au point a) et spécifiés à l'annexe I point 2.

2. Tous les poids indiqués à l'annexe I ont valeur de normes de circulation et concernent donc les conditions de charge et non les normes de production, lesquelles seront définies par la directive ultérieure.

Article 2

Aux fins de la présente directive, on entend par:

— «véhicule à moteur», tout véhicule pourvu d'un moteur à propulsion et circulant sur route par ses moyens propres,

— «remorque», tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur, à l'exclusion des semi-remorques, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,

— «semi-remorque», tout véhicule qui est destiné à être attelé à un véhicule à moteur de manière telle qu'une partie de cette remorque repose sur le véhicule à moteur et qu'une partie substantielle de son poids et du poids de son chargement soit supportée par ledit véhicule, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de marchandises,

— «ensemble de véhicules»:

— soit un train routier constitué d'un véhicule à moteur attelé à une remorque,

— soit un véhicule articulé constitué d'un véhicule à moteur couplé à une semi-remorque,

— «véhicule frigorifique à paroi épaisse», tout véhicule dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, conformément aux classes B, C, E et F de l'accord du 1er septembre 1970 relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP), et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 millimètres,

— «autobus», tout véhicule qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et qui, de par sa construction et son aménagement, est affecté au transport de personnes et de leurs bagages. Il peut avoir un ou deux niveaux et peut aussi tracter une remorque à bagages,

— «autobus articulé», un autobus qui est composé de deux tronçons rigides reliés entre eux par une section articulée. Sur ce type de véhicule, les compartiments voyageurs situés dans chacun des deux tronçons rigides communiquent entre eux. La section articulée permet la libre circulation des voyageurs entre les tronçons rigides. La connexion et la disjonction entre les deux tronçons ne peuvent être faites qu'en atelier,

— «dimensions maximales autorisées», les dimensions maximales auxquelles un véhicule est autorisé, par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation, à être utilisé en trafic international au titre de la présente directive,

— «poids maximal autorisé», le poids maximal du véhicule chargé auquel un véhicule est autorisé, par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation, à être utilisé en trafic international au titre de la présente directive,

— «poids maximal autorisé par essieu», le poids maximal auquel un essieu ou un groupe d'essieux chargé est autorisé, par l'autorité compétente de l'État dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation, à être utilisé en trafic international au titre de la présente directive,

— «charge indivisible», une charge qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisée en deux ou plusieurs chargements sans frais ou risque de dommage inconsidéré et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masses, être transportée par un véhicule à moteur, une remorque, un train routier ou un véhicule articulé qui réponde à tous égards aux dispositions de la directive,

— «tonne unitaire», le poids que représente la masse d'une tonne, qui correspond à 9,8 kilonewtons (kN).

Toutes les dimensions maximales autorisées spécifiées à l'annexe I sont mesurées conformément à l'annexe I de la directive 70/156/CEE, telle que modifiée par la directive 92/53/CEE.

Article 3

1. Les États membres ne peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout État membre pour des raisons concernant les poids et les dimensions si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I.

Cette disposition est applicable nonobstant le fait que:

a) lesdits véhicules ne sont pas conformes aux dispositions de la législation de cet État membre concernant certaines caractéristiques de poids et de dimensions non visées à l'annexe I;

b) l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés ou mis en circulation a autorisé des limites dépassant celles qui sont fixées à l'annexe I.

2. Toutefois, le paragraphe 1 point a) n'affecte pas le droits des États membres, compte dûment tenu du droit communautaire, d'exiger des véhicules immatriculés ou mis en circulation sur leur territoire qu'ils soient conformes à leurs exigences nationales concernant des caractéristiques de poids et de dimensions qui ne sont pas visées à l'annexe I.

Article 4

1. Les États membres n'autorisent pas la circulation normale de véhicules ou d'ensembles de véhicules sur leur territoire s'ils ne sont pas conformes aux caractéristiques fixées à l'annexe I points 1, 2.2 et 4.4.

2. Les États membres peuvent autoriser la circulation sur leur territoire de véhicules ou d'ensembles de véhicules qui ne sont pas conformes aux caractéristiques fixées à l'annexe I points 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 et 4.3.

3. Les véhicules ou ensembles de véhicules qui dépassent ces caractéristiques maximales peuvent uniquement être autorisés à circuler sur la base de permis spéciaux délivrés sans discrimination par les autorités compétentes lorsque ces véhicules ou ensembles de véhicules transportent ou sont prévus pour transporter des charges indivisibles.

4. Les États membres peuvent autoriser les véhicules ou ensembles de véhicules utilisés pour le transport de marchandises ou de passagers, qui interviennent dans certaines opérations de transport n'affectant pas de façon notable la concurrence internationale dans le secteur des transports, à circuler sur leur territoire avec des dimensions ou des poids dépassant ceux fixés à l'annexe I points 1, 2.2 et 4.4. Ils en informeront la Commission et les autres États membres.

5. Les véhicules et ensembles de véhicules intégrant de nouvelles technologies ou de nouveaux concepts qui ne

peuvent satisfaire à une ou plusieurs exigences de la directive peuvent être autorisés à intervenir dans certains opérations de transport local pendant une période d'essai. Les États membres en informent la Commission et les autres États membres.

6. Les États membres peuvent autoriser des véhicules ou des ensembles de véhicules, utilisés pour le transport de marchandises ou de passagers et immatriculés avant le 1er janvier 1995, à circuler sur leur territoire avec des dimensions et des poids dépassant ceux fixés à l'annexe I points 1, 2.2 et 4.4, du fait de dispositions ou méthodes de mesures nationales jusque-là différentes, jusqu'au 31 décembre 2000.

Article 5

1. Aux fins de l'article 3, les véhicules articulés mis en circulation avant le 1er janvier 1991 qui ne satisfont pas aux nouvelles dispositions des points 1.6 et 4.4 de l'annexe I sont considérés comme étant conformes à ces dispositions à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 15,50 mètres.

2. Aux fins de l'article 3, les trains routiers dont le véhicule à moteur a été mis en circulation avant le 31 décembre 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions des points 1.7 et 1.8 de l'annexe I sont considérés, jusqu'au 31 décembre 1998, comme étant conformes à ces dispositions à condition de ne pas dépasser la longueur totale de 18 mètres.

Article 6

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer que les véhicules visés à l'article 2 et conformes à cette directive soient munis d'une des preuves visées aux points a), b) et c):

a) une combinaison de deux plaques suivantes:

— la «plaque de constructeur», établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE,

— la plaque relative aux dimensions conformes à l'annexe III, établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE;

b) une plaque unique établie et apposée conformément à la directive 76/114/CEE et contenant les informations des deux plaques mentionnées au point a);

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

2. Lorsque les caractéristiques du véhicule ne correspondent plus à celles indiquées sur la preuve de conformité, l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé prend les mesures nécessaires pour assurer que la preuve de conformité soit modifiée.

3. Les plaques et documents visés au paragraphe 1 sont reconnus par les États membres comme la preuve de la conformité des véhicules prévue par la directive.

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-confomité à la directive.

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

Pour les véhicules visés au point 2.2.2. c) de l'annexe I, la mention «44 t» est inscrite entre parenthèses sous le poids maximal autorisé de l'ensemble de véhicules.

6. Chaque État membre peut décider, pour tout véhicule immatriculé ou mis en circulation sur son territoire, autre que ceux visés au point 2.2 de l'annexe I, que les poids maximaux autorisés par sa législation nationale sont indiqués, dans la preuve de conformité, dans la colonne de gauche et que les poids techniquement admissibles sont indiqués dans la colonne de droite.

Article 7

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

Article 8

L'article 3 n'est pas applicable en Irlande et au Royaume-Uni jusqu'au 31 décembre 1998:

— en ce qui concerne les normes visées aux points 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 et 3.3.2 de l'annexe I:

  — à l'exception des véhicules articulés visés au point 2.2.2 dont:

    i) le poids total en charge ne dépasse pas 38 tonnes,

    ii) le poids sur chaque essieu tridem, à l'écartement spécifié au point 3.3.2 de l'annexe I, ne dépasse pas 22,5 tonnes,

  — à l'exception des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4 dont le poids total en charge ne dépasse pas:

    i) 35 tonnes pour les véhicules visés aux points 2.2.3 et 2.2.4,

    ii) 17 tonnes pour les véhicules visés au point 2.3.1,

    iii) 30 tonnes pour les véhicules visés au point 2.3.3, sous réserve du respect des conditions spécifiées à ce point et au point 4.3,

    iv) 27 tonnes pour les véhicules visés au point 2.4,

— en ce qui concerne la norme visée au point 3.4 de l'annexe I, à l'exception des véhicules visés aux points 2.2, 2.3 et 2.4 de l'annexe I dont le poids par essieu moteur ne dépasse pas 10 tonnes.

Article 9

Les directives énumérées à l'annexe IV partie A sont abrogées, sans préjudice des obligations des États membres concernant les dates limites de transposition fixées à l'annexe IV partie B.

Les références aux directives abrogées s'interprètent comme des références à la présente directive et leur lecture doit se faire conformément à la table de correspondance figurant à l'annexe V.

Article 10

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1995. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci doivent faire référence à la présente directive ou être accompagnées de cette référence au moment de leur publication officielle. Les États membres déterminent la procédure adoptée pour cette référence.

2. Les États membres communiquent à la Commission les textes des principales dispositions de droit national qu'ils adoptent pour se conformer à la présente directive.

Article 11

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE I

POIDS ET DIMENSIONS MAXIMAUX ET CARACTÉRISTIQUES CONNEXES DES VÉHICULES

1. **Dimensions maximales autorisées des véhicules visés à l'article 1er paragraphe 1 point a)**

1.1. *Longueur maximale*

— véhicule à moteur	12,00 m
— remorque	12,00 m
— véhicule articulé	16,50 m
— train routier	18,35 m
— autobus articulé	18,00 m

1.2.	*Largeur maximale:*	
	a) tout véhicule	2,55 m
	b) superstructures frigorifiques des véhicules frigorifiques à paroi épaisse	2,60 m
1.3.	*Hauteur maximale (tout véhicule)*	4,00 m
1.4.	Sont comprises dans les dimensions mentionnées 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.	
1.5.	Tout véhicule à moteur ou ensemble 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.	
1.6.	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	16,00 m
2.	**Poids maximal autorisé des véhicules (en tonnes)**	
2.1.	*Véhicules faisant partie d'un ensemble de véhicules*	
2.1.1.	Remorque à 2 essieux	18 t
2.1.2.	Remorque à 3 essieux	24 t
2.2.	*Ensemble de véhicules*	
2.2.1.	Trains routiers à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec remorque à 2 essieux	40 t
	c) véhicule à moteur à 3 essieux, avec semi-remorque à 3 essieux	40 t 44 t lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire, tel qu'il est défini à l'annexe II ou lorsque chaque essieu moteur est équipé de doubles pneus et que le poids maximal de chaque axe n'excède pas 9,5 t
2.2.2.	Véhicules articulés à 5 ou 6 essieux	
	a) véhicule à moteur à 2 essieux avec semi-remorque à 3 essieux	40 t
	b) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 essieux	40 t
	c) véhicule à moteur à 3 essieux avec semi-remorque à 2 ou 3 essieux transportant, en transport combiné, un conteneur ISO de 40 pieds	44 t

	d) véhicule à moteur à 3 essieux, avec semi-remorque à 3 essieux	40 t 44 t, lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire tel qu'il est défini à 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 t
2.2.3.	Trains routiers à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une remorque à 2 essieux	36 t
2.2.4.	Véhicules articulés à 4 essieux composés d'un véhicule à moteur à 2 essieux et d'une semi-remorque à 2 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 t
2.2.4.2.	est supérieur à 1,8 m	+ 2 t de tolérance lorsque le PMA du véhicule à moteur (18 t) et le PMA de l'essieu tandem de la semi-remorque (20 t) sont respectés et que l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire tel qu'il est défini à l'annexe II
2.3.	*Véhicules à moteur*	
2.3.1.	Véhicules à moteur à 2 essieux	18 t
2.3.2.	Véhicules à moteur à 3 essieux	25 t 26 t, lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire tel qu'il est défini à 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 t
2.3.3.	Véhicules à moteur à 4 essieux avec 2 essieux directeurs	32 t, lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire tel qu'il est défini à 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 t
2.4.	Autobus articulés à 3 essieux	28 t
3.	**Poids maximal autorisé par essieu des véhicules visés à l'article 1er paragraphe 1 point b) (en tonnes)**	
3.1.	*Essieux simples*	
	Essieu non moteur simple	10 t
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 t
3.2.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0 \leqslant d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3 \leqslant d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	est égal ou supérieur à 1,8 m ($1,8 \leqslant d$)	20 t

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 ($d \leqslant 1,3$)	21 t
3.3.2.	est supérieur à 1,3 m et inférieur ou égal à 1,4 m ($1,3 < d \leqslant 1,4$)	24 t
3.4.	*Essieu moteur*	
3.4.1.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.1 et 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Essieu moteur des véhicules visés aux points 2.2.3, 2.2.4, 2.3 et 2.4	11,5 t
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 t
3.5.2.	est égal ou supérieur à 1,0 m et inférieur à 1,3 m ($1,0\ m \leqslant d < 1,3\ m$)	16 t
3.5.3.	est égal ou supérieur à 1,3 m et inférieur à 1,8 m ($1,3\ m \leqslant d < 1,8\ m$)	— 18 t — 19 t, lorsque l'essieu moteur est équipé de doubles pneus et de suspensions pneumatiques ou reconnues équivalentes sur le plan communautaire tel qu'il est défini à 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 t
4.	**Caractéristiques connexes des véhicules visés à l'article 1er paragraphe 1 point b)**	
4.1.	*Tous 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 inférieur 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 4 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.	

ANNEXE II

CONDITIONS RELATIVES À L'ÉQUIVALENCE ENTRE CERTAINES SUSPENSIONS NON PNEUMATIQUES ET LES SUSPENSIONS PNEUMATIQUES POUR L'ESSIEU MOTEUR OU LES ESSIEUX MOTEURS DU VÉHICULE

1. DÉFINITION DE LA NOTION DE SUSPENSION PNEUMATIQUE

Un système de suspension est dit pneumatique lorsque l'effet de ressort est assuré à au moins 75 % par un dispositif pneumatique.

2. ÉQUIVALENCE

Pour être reconnue équivalente à une suspension pneumatique, une suspension doit répondre aux critères suivants:

2.1. lorsque la masse suspendue sur un essieu moteur ou un essieu couplé subit de manière passagère une oscillation verticale libre de faible fréquence, la fréquence et l'amortissement mesurés lorsque le dispositif de suspension supporte la charge maximale doivent se situer dans les limites définies aux points 2.2 à 2.5;

2.2. chaque essieu doit être équipé d'amortisseurs hydrauliques. Sur les essieux tandems, les amortisseurs hydrauliques doivent être positionnés de façon à réduire un minimum l'oscillation des essieux couplés;

2.3. le facteur d'amortissement moyen D doit être supeérieur à 20 % de l'amortissement critique pour une suspension équipée d'amortisseurs hydrauliques en état de fonctionnement normal;

2.4. le niveau maximal d'amortissement de la suspension, après dépose ou neutralisation de tous les amortisseurs hydrauliques, ne doit pas dépasser 50 % du facteur d'amortissement moyen D;

2.5. la fréquence maximale de la masse suspendue sur l'essieu moteur ou l'essieu couplé lors d'une oscillation verticale libre et passagère ne doit pas dépasser 2 hertz;

2.6. la fréquence et l'amortissement de la suspension sont définis au point 3. Les procédures d'essai pour le mesurage de la fréquence et de l'amortissement sont décrites au point 4.

3. DÉFINITION DE LA FRÉQUENCE ET DE L'AMORTISSEMENT

Dans cette définition, il est supposé une masse suspendue M (kg) sur un essieu moteur ou couplé. Celui-ci présente, entre le revêtement routier et la masse suspendue, une raideur verticale totale de K newtons/mètre (N/m) et un coefficient d'amortissement total de C newtons/mètre par seconde (N/m/s); Z étant égal au déplacement vertical de la masse suspendue. L'équation de mouvement de l'oscillation libre de la masse suspendue est la suivante:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{d Z}{dt} + kZ = 0$$

La fréquence de l'oscillation de la masse suspendue F (rad/sec) est:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

L'amortissement est critique lorsque C = Co

où

$$Co = 2 \sqrt{KM}$$

Le facteur d'amortissement en tant que fraction de l'amortissement critique est C/Co.

Lors de l'oscillation libre et passagère de la masse suspendue, le mouvement vertical de la masse suivra une courbe sinusoïdale écrasée (figure 2). On peut évaluer la fréquence en mesurant le temps aussi longtemps que les cycles d'oscillation sont observables. On peut évaluer l'amortissement en mesurant la hauteur des pics d'oscillation successifs qui se produisent dans la même direction. En supposant que les amplitudes des pics des premier et second cycles d'oscillation soient A_1 et A_2, le facteur d'amortissement D est:

$$D = \frac{C}{Co} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

«ln» étant le logarithme naturel du coefficient d'amplitude.

4. PROCÉDURE D'ESSAI

Pour établir expérimentalement le facteur d'amortissement D, le facteur d'amortissement après dépose des amortisseurs hydrauliques et la fréquence F de la suspension, le véhicule chargé doit:

a) descendre à faible vitesse (5 ± 1 km/h) une marche de 80 mm présentant le profil indiqué à la figure 1. L'oscillation passagère à analyser sur le plan de la fréquence et de l'amortissement se produit après que les roues de l'essieu moteur ont quitté la marche

ou

b) être écrasé par le châssis de manière que la charge de l'essieu moteur atteigne une fois et demie sa valeur statique maximale. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante;

ou

c) être relevé par le châssis de manière que la masse suspendue s'élève de 90 mm de l'essieu moteur. Dès libération du véhicule, il convient d'analyser l'oscillation résultante;

d) être soumis à d'autres procédures dans la mesure où leur équivalence aura été démontrée par le constructeur à la satisfaction du service technique.

Le véhicule doit être équipé d'un transducteur de déplacement vertical monté entre l'essieu moteur et le châssis, immédiatement au-dessus de l'essieu moteur. La lecture de la trace permet, d'une part, de mesurer F et, d'autre part, de mesurer le coefficient d'amplitude afin d'obtenir l'amortissement. Pour les essieux moteurs doubles, il convient de monter des transducteurs entre chaque essieu moteur et le châssis se trouvant immédiatement au-dessus.

Figure 1

Marche pour tests de suspension

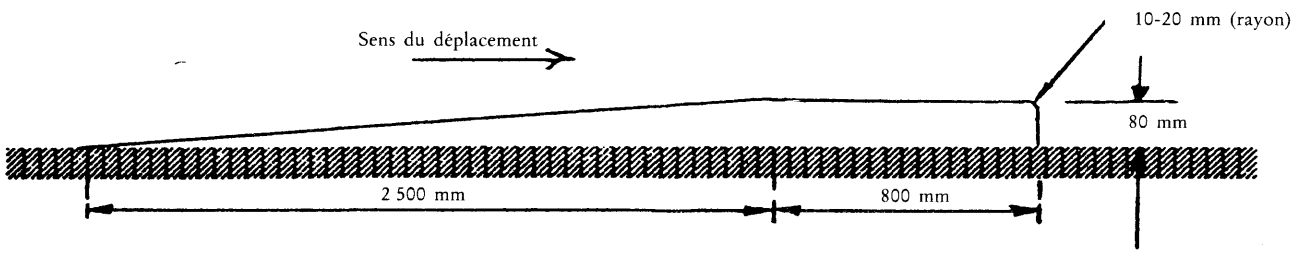
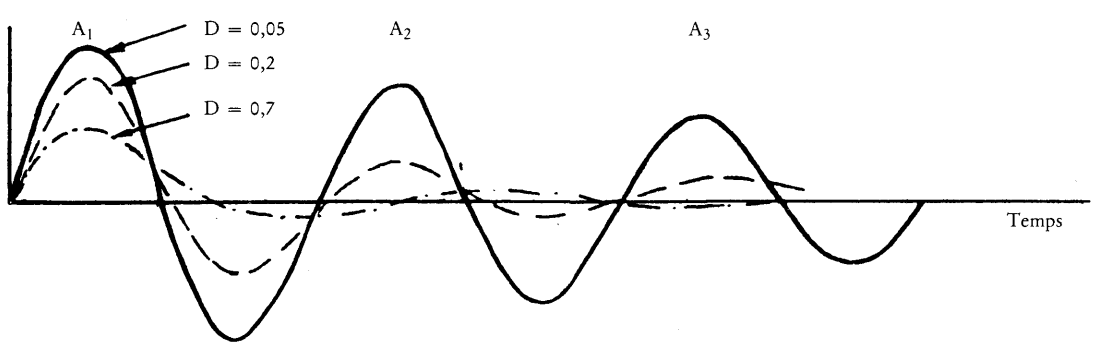


Figure 2

Réponse d'amortissement transitoire



ANNEXE III

PLAQUE RELATIVE AUX DIMENSIONS VISÉES À L'ARTICLE 6 PARAGRAPHE 1 POINT a)

I. La plaque relative aux dimensions, fixée dans la mesure du possible à côté de la plaque visée à la directive 76/114/CEE, comprend les indications suivantes:

1. Nom du constructeur (1);

2. Numéro d'identification du véhicule (1);

3. Longueur (L) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;

4. Largeur (W) du véhicule à moteur, de la remorque ou de la semi-remorque;

5. Données pour la mesure de la longueur des ensembles de véhicules:

— la distance (a) entre l'avant du véhicule à moteur et le centre de son dispositif d'attelage (crochet ou sellette d'attelage); dans le cas d'une sellette à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale (a_{min} et a_{max}),

— la distance (b) entre le centre du dispositif d'attelage de la remorque (anneau) ou de la semi-remorque (pivot d'attelage) et l'arrière de la remorque ou de la semi-remorque; dans le cas d'un dispositif à plusieurs points d'attelage, il faut indiquer les valeurs minimale et maximale (b_{min} et b_{max}).

La longueur des ensembles de véhicules est la longueur mesurée lorsque le véhicule à moteur, la remorque ou la semi-remorque sont placés en ligne droite.

II. Les valeurs figurant sur la preuve de conformité doivent reprendre exactement les mesures effectuées directement sur le véhicule.

(1) Ces mentions ne doivent pas être répétées lorsque le véhicule est doté d'une plaque unique comportant des données relatives aux poids et des données concernant les dimensions.

ANNEXE IV

Partie A

DIRECTIVES ABROGÉES

(visées à l'article 9)

Directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules à moteur et ses modifications successives:

— directive 86/360/CEE,

— directive 88/218/CEE,

— directive 89/338/CEE,

— directive 89/460/CEE,

— directive 89/461/CEE,

— directive 91/60/CEE,

— directive 92/7/CEE.

Directive 86/364/CEE relative à la preuve de la conformité des véhicules à la directive 85/3/CEE relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers.

Partie B

Directive	*Date limite de transposition*
85/3/CEE (JO n° L 2 du 3. 1. 1985, p. 14)	1er juillet 1986 1er janvier 1990 1er juillet 1991 1er janvier 1992 1er janvier 1993
86/360/CEE (JO n° L 217 du 5. 8. 1986, p. 19)	—
86/364/CEE (JO n° L 221 du 7. 8. 1986, p. 48)	29 juillet 1987
88/218/CEE (JO n° L 98 du 15. 4. 1988, p. 48)	1er janvier 1989
89/338/CEE (JO n° L 142 du 25. 5. 1989, p. 3)	1er janvier 1992
89/460/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 5)	1er janvier 1993/31 décembre 1992
89/461/CEE (JO n° L 226 du 3. 8. 1989, p. 7)	1er janvier 1991
91/60/CEE (JO n° L 37 du 9. 2. 1991, p. 37)	1er octobre 1991
92/7/CEE (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 29)	1er janvier 1993

ANNEXE V

TABLE DE CORRESPONDANCE

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Article 1er paragraphe 1	Article 1er paragraphe 1								
Article 1er paragraphe 1 point a)					Article 1er paragraphe 1				
Article 1er paragraphe 1 point b)	Article 1er paragraphe 1 point b)								
Article 1er paragraphe 2	Article 1er paragraphe 2								
Article 2 tirets 1 à 10					Article 1er paragraphe 2				
Article 2 tirets 11 à 13									
Article 3	Article 3 paragraphes 1 et 2								
	Article 3 paragraphe 3								
Article 4									
Article 5							Article 1er paragraphe 1		
Article 5								Article 1er paragraphe 1	
Article 6			Article 1er paragraphes 1 à 4						
Article 6			Article 2 paragraphes 1 et 2						
Article 7	Article 6								
Article 8						Article 1er			
Article 9									
Article 10									

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Article 11	Article 9								
Annexe I	Annexe I								
Point 1	Point 1								
Point 1.1								Article 1er paragraphe 2	
Point 1.2.a)									
Point 1.2.b)				Article 1er paragraphe 2 point b)					
Points 1.3 à 1.5	Points 1.3 à 1.5								
Point 1.6							Article 1er paragraphe 3		
Points 1.7 à 1.8								Article 1er paragraphe 3	
Points 2 à 2.2.1.b)	Point 2 2.2.1.b)								
Point 2.2.1.c)									
Point 2.2.2.a) à c)	Point 2.2.2.a) à c)								
Point 2.2.2.d)									
Points 2.2.3 à 2.2.4.1					Article 1er paragraphe 5 point b)				
Point 2.2.4.2									Article 1er paragraphe 1 point a)
Points 2.3 à 2.3.1					Article 1er paragraphe 5 point c)				
Points 2.3.2 à 2.3.3									Article 1er paragraphe 1 points b) et c)

Présente directive	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Point 2.4					Article 1er paragraphe 5 point c)				
Points 3 à 3.3.2	Points 3 à 3.3.2								
Points 3.4 à 3.4.1		Article 1er paragraphe 3							
Points 3.4.2 à 3.5.2					Article 1er paragraphe 5 point d)				
Point 3.5.3									Article 1er paragraphe 1 point d)
Points 4 à 4.2	Points 4 à 4.2								
Point 4.3					Article 1er paragraphe 5 point e)				
Point 4.4							Article 1er paragraphe 4		
Annexe II									Annexe III
Annexe III			Annexe						