Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 77/143/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (Freins)

(91/C 189/16)

COM(91) 243 final

(Présentée par la Commission le 12 juillet 1991.)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive 77/143/CEE (1), modifiée par la directive 88/449/CEE (2), dispose que certains véhicules à moteur tels que les autobus, les autocars, les utilitaires lourds et légers, les remorques et les semi-remorques, ainsi que les taxis et les ambulances doivent être soumis à un contrôle technique périodique; que les voitures particulières sont toutefois exclues du champ d'application de cette directive;

considérant que la directive 91/225/CEE (3) prévoit l'établissement de procédures de mise en œuvre de directives distinctes en vue du contrôle des normes auxquelles doivent répondre les points énumérés à l'annexe II des directives précitées et la création d'un comité technique dont la Commission recueille l'avis avant d'adopter les mesures destinées à adapter le contrôle technique aux progrès techniques;

considérant que la plupart des États membres ont adopté des procédures visant à contrôler l'état du système de freinage des véhicules utilitaires lourds;

considérant que plusieurs États membres ont adopté des règles propres en ce qui concerne le contrôle des véhicules légers, et notamment des voitures particulières, et que ces règles correspondent au schéma établi dans la présente proposition;

considérant que l'évaluation des procédures de réception relatives au contrôle des systèmes de freinage de tous les types de véhicules montre que ces procédures de contrôle peuvent difficilement être reproduites dans le cadre du contrôle technique;

considérant que les normes applicables aux contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation du véhicule devraient surtout concerner l'état d'entretien du véhicule et son aptitude à satisfaire aux critères de réception et que cette vérification devrait se faire dans le cadre d'un contrôle relativement simple, rapide et peu coûteux;

considérant que, en l'état actuel des choses, il serait prématuré de fixer des normes relatives à l'efficacité des freins, au réglage de la pression pneumatique, au temps de remplissage du compresseur, etc., vu la variété des équipements et des procédures d'essai dans la Communauté; que le but du contrôle doit être de s'assurer, sur la base de critères objectifs, que le véhicule, au moment de l'essai et dès lors qu'il est chargé dans les limites du poids total en charge, se comportera de manière sûre et fiable sur la route et que doivent être considérés comme conformes tous les véhicules répondant aux normes techniques fixées par la directive modifiée 71/320/CEE (4) relative à la certification par type des systèmes de freinage;

considérant que les États membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou des points non couverts par la présente proposition;

considérant que les États membres peuvent instaurer des contrôles plus sévères ou plus fréquents,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 77/143/CEE est modifiée comme suit:

Le paragraphe 1 de l'annexe II à la directive 77/143/CEE, modifiée par la directive 88/449/CEE, relatif aux dispositifs de freinage, est remplacé par les dispositions suivantes.

(1) JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47.
(2) JO n° L 222 du 12. 8. 1988, p. 10.
(3) JO n° L 103 du 23. 4. 1991, p. 3.
(4) JO n° L 202 du 6. 9. 1971, p. 37.

«1. DISPOSITIFS DE FREINAGE

Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule portera sur les points suivants. Le véhicule est refusé au contrôle dès lors qu'une des défectuosités énumérées ci-après est décelée. Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent répondre aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE relative aux systèmes de freinage.

Points à contrôler	Causes de la défectuosité
1.1. État mécanique et fonctionnement	
1.11. Axes de came des freins, levier de freinage	Difficiles à manœuvrer Déviation du logement Usure fortement avancée, jeu
1.12. État et course de la pédale du dispositif de freinage	Course trop grande, réserve de course insuffisante Dégagement du frein rendu difficile Caoutchouc pédale de frein manquant, mal fixé ou usé
1.13. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	Temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace Pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger") Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles
1.14. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	Fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre
1.15. Robinet de freinage à main	Fissuré ou endommagé, usure fortement avancée Fonctionnement défectueux du robinet Manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve Absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées Mauvais fonctionnement
1.16. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	Verrouillage insuffisant Usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet Course trop longue (réglage incorrect)
1.17. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)	Endommagés, étanchéité insuffisante (fuites d'air) Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur Fixation ou support défectueux Pertes de liquide de frein
1.18. Têtes d'accouplement pour freins de remorque	Robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueuse Fixation ou montage défectueux Étanchéité insuffisante
1.19. Accumulateur, réservoir de pression	Endommagement, corrosion, absence d'étanchéité Purgeur inopérant Fixation inopérante ou incorrecte

Points à contrôler	Causes de la défectuosité
1.20. Dispositif de freinage assisté, maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	Déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité Maître-cylindre défectueux ou non étanche Fixation insuffisante du maître-cylindre Quantité insuffisante du liquide des freins Capuchon du réservoir du maître-cylindre manque Témoin liquide des freins allumé ou défectueux Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide
1.21. Conduites rigides des freins	Risque de défaillance ou de rupture Manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords Endommagement ou corrosion excessive Mauvais placement
1.22. Flexibles des freins	Risque de défaillance ou de rupture Endommagement, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés Manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression Porosité
1.23. Garnitures de freins	Usure fortement avancée (si visible) Huile, graisse (si visibles) attaquant les garnitures
1.24. Tambours de freins, disques de freins	Usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse etc. (si visible) Plateau mal fixé
1.25. Câbles de freins, timonerie	Câbles endommagés, flambage Usure ou corrosion fortement avancée Sécurités manquent au niveau des jonctions de câbles ou de tringles Fixation des câbles insuffisante Entrave du mouvement du système de freinage Mouvement anormal de la timonerie suite à un mauvais réglage ou à une usure excessive
1.26. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	Fissurés ou endommagés Manque d'étanchéité Défauts au niveau du montage Corrosion fortement avancée Course excessive du cylindre Absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé
1.27. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	Jonction défectueuse Réglage incorrect Mécanisme grippé inopérant Manque
1.28. Leviers-cames à réglage automatique	Mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect Fonctionnement défectueux

Points à contrôler	Causes de la défectuosité
1.29. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	Mauvais montage ou défaut de connexion Fonctionnement défectueux
1.3. Performances et efficacité du frein de service	
1.31. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)	Effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue (déport excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route) Freinage non modérable (blocage) Temps de réponse trop long sur l'une des roues Fluctuation excessive de l'effort de freinage (tambours ou disques ovalisés)
1.32. Efficacité	Efficacité insuffisante, performance inférieure au minimum réglementaire
1.4. Performance et efficacité du frein de secours (si assuré par système séparé)	
1.41. Performances	Freinage inopérant d'un côté Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue Freinage non modérable (blocage) Système de freinage automatique de la remorque inopérant
1.42. Efficacité	Efficacité insuffisante performance inférieure au minimum réglementaire
1.5. Performances et efficacité du frein de stationnement	
1.51. Performances	Frein inopérant d'un côté
1.52. Efficacité	Efficacité insuffisante, performance inférieure au minimum réglementaire
1.6. Performances du ralentisseur ou de frein sur échappement	Non modérable (ralentisseur) Fonctionnement défectueux
1.7. Système antiblocage	Mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur Système défectueux».

Article 2

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1er janvier 1993. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent les dispositions visées au paragraphe 1, 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.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.