# COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(91) 243 def.

Bruxelles, 4 luglio 1991

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

**CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 77/143/CEE CONCERNENTE IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI STATI MEMBRI RELATIVE AL CONTROLLO TECNICO DEI VEICOLI A MOTORE E DEI LORO RIMORCHI**

**(DISPOSITIVI DI FRENATURA)**

(presentata dalla Commissione)

# Relazione

## Generalità

## La situazione attuale

La direttiva 77/143/CEE (1), modificata dalla direttiva 88/449/CEE (2), riguarda il controllo tecnico degli autoveicoli pesanti destinati ai trasporti di merci, di torpedoni e autobus, di rimorchi, semirimorchi, taxi, ambulanze e di veicoli industriali leggeri.

La direttiva fissa la periodicità dei controlli e presenta un elenco degli elementi che devono essere oggetto del controllo.

Poiché la direttiva 77/143/CEE non stabilisce criteri uniformi per ciascuno degli elementi che dovrebbero essere esaminati, appare necessario stabilire norme minime comuni di controllo per garantire l'equivalenza del livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente in tutti gli Stati membri.

La direttiva 91/225/CEE (3) che modifica la direttiva 77/143/CEE, di recente adottata dal Consiglio, è intesa a stabilire una procedura per l'applicazione di direttive distinte sul controllo tecnico degli elementi di cui all'allegato II della direttiva 77/143/CEE.
La stessa proposta istituisce un comitato tecnico che formula pareri di cui la Commissione tiene conto prima di adottare disposizioni per l'adeguamento al progresso tecnico delle direttive sui controlli tecnici uniformi dei veicoli.

In linea con quanto precede, la presente proposta modifica l'allegato II della direttiva 77/143/CEE, modificata dalla direttiva 88/449/CEE, per meglio definire gli elementi dell'impianto frenante del veicolo che debbono essere ispezionati, nonché le cause probabili (criteri oggettivi e soggettivi) di guasti o cedimenti degli elementi medesimi.

---

(1) GU L 47 del 18. 2.1977, pag. 47.
(2) GU L 222 del 12. 8.1988, pag. 10.
(3) GU L 103 del 23. 4.1991, pag. 3.

Sfera d'applicazione della proposta

Nel campo d'applicazione della direttiva 77/143/CEE, modificata dalla direttiva 88/449/CEE, sono compresi i veicoli industriali pesanti e leggeri (nonché taxi ed ambulanze) ma non le autovetture, le quali sono oggetto di un'altra proposta di modifica COM(86)214 (4). La Commissione intende adoprarsi affinché la stessa venga attuata quanto prima possibile per garantire che tutti i veicoli, tanto quelli passeggeri quanto quelli commerciali, siano sottoposti alle necessarie ispezioni nel quadro del controllo tecnico.

I veicoli cui si applica la direttiva originaria 77/143/CEE sono soggetti ad un primo controllo un anno dopo la data della prima utilizzazione e, successivamente, a controllo annuale (1,1,1,1 ecc.). Ai veicoli oggetto della direttiva di modifica 88/449/CEE (camioncini e furgoncini) si applica un primo controllo quattro anni dopo la data della prima utilizzazione e, successivamente, un controllo ogni due anni (4,2,2,2, ecc.). La proposta COM(86)214 dovrebbe prevedere per le autovetture un primo controllo dopo tre anni di esercizio, un secondo dopo cinque anni e, successivamente, un controllo ogni anno (3,2,1,1,1, ecc.).

Nella maggior parte degli Stati membri, gli attuali capitolati d'opera del controllo tecnico descrivono gli elementi da controllare e i relativi criteri per l'individuazione della difettosità come riportato nell'allegato II. Tuttavia, per quegli Stati membri che ancora debbono adottare sistemi di controllo tecnico per gli autoveicoli più leggeri (veicoli commerciali e autovetture), l'allegato tecnico fornisce un corredo di norme minime ammissibili in un settore estremamente importante per la sicurezza, nell'intento di sufficientemente garantire che tutti i veicoli immatricolati nella Comunità siano oggetto di una manutenzione che assicuri condizioni adeguate di sicurezza.

(4) GU C 133 del 31. 5.1986, pag. 3.

PROPOSTA DI

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 77/143/CEE CONCERNENTE

IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI

STATI MEMBRI RELATIVE AL CONTROLLO TECNICO

DEI VEICOLI A MOTORE E DEI LORO RIMORCHI

(DISPOSITIVI DI FRENATURA)

Il Consiglio delle Comunità europee,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione (1),

visto il parere del Parlamento europeo (2),

visto il parere del Comitato economico e sociale (3);

considerando che la direttiva del Consiglio 77/143/CEE (4), modificata dalla direttiva 88/449/CEE (5), prevede il regolare controllo tecnico soltanto per talune categorie di veicoli a motore (autobus, veicoli industriali pesanti e leggeri, rimorchi e semirimorchi pesanti, taxi ed ambulanze), mentre restano escluse dal suo campo d'applicazione le autovetture;

considerando che, mediante la direttiva del Consiglio 91/225/CEE (6) si vogliono stabilire procedure per l'applicazione di direttive distinte per il controllo delle norme relative ai componenti enumerati nell'allegato II delle summenzionate direttive e si intende altresì istituire un comitato tecnico dei cui pareri la Commissione tiene conto prima di adottare disposizioni per l'adeguamento del controllo tecnico al progresso;

---

(1) GU C...
(2) GU C...
(3) GU C...
(4) GU L 47 del 18. 2.1977, pag. 47.
(5) GU L 222 del 12. 8.1988, pag. 10.
(6) GU L 103 del 23. 4.1991, pag. 3.

considerando che la maggior parte degli Stati membri hanno adottato procedure di controllo per quanto riguarda le condizioni dei dispositivi di frenatura;

considerando che in numerosi Stati membri vigono norme nazionali per il controllo dei veicoli più leggeri, ivi comprese le autovetture, e che tali norme sono adeguate al sistema delineato nella presente proposta;

considerando che da una valutazione delle procedure di omologazione relative al controllo dei dispositivi di frenatura per tutti i tipi di veicoli risulta che tali procedure di controllo difficilmente possono essere riprodotte nell'ambito del controllo tecnico;

considerando che le norme applicabili alle prove da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbero incentrarsi sullo stato di manutenzione del veicolo e pertanto sulla sua capacità di soddisfare i criteri di prestazione previsti in sede di omologazione, e che tale verifica dovrebbe avvenire nel corso di una prova relativamente semplice, rapida e poco costosa;

considerando che, stante la diversità delle apparecchiature e procedure di controllo in uso negli Stati membri, nella fase attuale non si ritiene opportuno fissare i valori cui devono conformarsi l'efficienza dell'impianto di frenatura, la regolazione e i tempi di recupero della pressione dell'aria dei freni ecc., che il controllo dell'efficienza dell'impianto frenante deve essere finalizzato ad un realistico accertamento che il veicolo, all'atto dell'ispezione, è in grado di circolare in condizioni di sicurezza indipendentemente dal suo carico ma nei limiti del suo peso lordo e che, se conforme ai requisiti tecnici della omologazione per tipo dell'impianto di frenatura di cui alla direttiva 71/320/CEE (7), modificata, esso supererebbe allora il controllo;

considerando che gli Stati membri possono estendere la sfera d'applicazione del controllo dei dispositivi di frenatura per includere veicoli o elementi da sottoporre a controllo non compresi nel campo d'applicazione della presente proposta;

considerando che gli Stati membri possono rendere più rigorosi i controlli dei dispositivi di frenatura o aumentare la periodicità dei controlli,

Ha adottato la presente direttiva:

(7) GU L 202 del 6.9.1971, pag. 37.

Articolo 1

La direttiva 77/143/CEE è modificata come segue:

1. Il paragrafo 1 dell'allegato II della direttiva 77/143/CEE, modificata dalla direttiva 88/449/CEE, relativo ai dispositivi di frenatura è sostituito dal seguente testo:

"I. Dispositivi di frenatura

Il controllo degli impianti frenanti del veicolo verterà sui seguenti punti. Il veicolo sarà respinto al controllo tecnico qualora venga riscontrato uno dei difetti enumerati qui di seguito. I risultati di prova ottenuti nel corso dei controlli dei dispositivi di frenatura devono essere in conformità con i requisiti tecnici di cui alla direttiva "freni" 71/320/CEE."

| Componenti da controllare/esaminati | Cause del difetto |
|---|---|
| 1.1 Stato meccanico e funzionamento | |
| 1.11 Perno del pedale del freno/ leva del freno | - azionamento eccessivamente duro<br>- usura del cuscinetto<br>- usura eccessiva/gioco |
| 1.12 Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura | - eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa<br>- allentamento del freno reso difficile<br>- la superficie antisdrucciolo del pedale del freno manca, è mal fissata o consumata fino a presentarsi liscia |
| 1.13 Pompa vuoto o compressore e serbatoi | - il tempo di riempimento del compressore è troppo lungo per assicurare una frenatura efficace<br>- insufficiente pressione aria/ vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo d'avvertimento (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo)<br>- perdita d'aria che causa considerevole caduta di pressione, o udibile rumore di perdite d'aria |
| 1.14 Segnale di avvertimento bassa pressione, manometro pressione | - cattivo o difettoso funzionamento dell'indicatore bassa pressione<br>- manometro difettoso |

| | |
|---|---|
| 1.15 Valvola di controllo del freno a funzionamento manuale | - fessurata o danneggiata, eccessiva usura<br>- malfunzionamento della valvola di controllo<br>- mancanza di affidabilità a livello dell'azionamento del mandrino della valvola o della valvola stessa<br>- tenuta difettosa o perdite nel sistema, elementi di giunzione mal fissati<br>- funzionamento insoddisfacente |
| 1.16 Freno a mano (di stazionamento), leva di comando, dispositivo di bloccaggio del freno a mano | - il sistema di bloccaggio del freno a mano si rivela insufficiente<br>- usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del meccanismo di bloccaggio<br>- corsa troppo lunga, a seguito di cattiva regolazione |
| 1.17 Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico rapido, regolatori di pressione, ecc.) | - danneggiate, eccessive perdite d'aria<br>- eccessivo efflusso di olio dal compressore<br>- fissaggio malsicuro/ inadeguato<br>- efflusso di liquido del freno idraulico |
| 1.18 Accoppiamenti per freni di rimorchio | - rubinetti di isolamento o valvola a chiusura automatica difettosi<br>- montaggio difettoso - inadeguato<br>- tenuta insufficiente |

| | |
|---|---|
| 1.19 Accumulatore o serbatoio di pressione | - danneggiato, corroso, tenuta insufficiente<br>- dispositivo di spurgo inoperante<br>- montaggio difettoso - inadeguato |
| 1.20 Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici) | - servofreno difettoso o inefficace<br>- difettosità o mancanza di tenuta del cilindro principale del freno<br>- cilindro principale del freno malsicuro<br>- insufficiente quantità di liquido frenante<br>- mancanza del cappuccio del serbatoio del cilindro principale<br>- spia del liquido frenante illuminata o difettosa<br>- cattivo funzionamento del segnale di avvertimento livello liquido frenante |
| 1.21 Condotti rigidi dei freni | - rischio di non funzionamento o di rottura<br>- tenuta insufficiente (perdite) a livello dei condotti o dei giunti<br>- danneggiati o eccessivamente corrosi<br>- cattiva installazione |
| 1.22 Tubi flessibili | - rischio di non funzionamento o di rottura<br>- danneggiati, punti di frizione o contatto, flessibili troppo corti o ritorti<br>- tenuta insufficiente (perdite) a livello dei flessibili o dei giunti<br>- eccessivo gonfiamento dei flessibili sotto pressione<br>- porosità |
| 1.23 Guarnizioni dei freni (rivestimenti - pastiglie) | - stato di avanzata usura (se visibile) |

| | |
|---|---|
| | - contaminazione (da olio, grassi, ecc.) (se visibile) |
| 1.24 Tamburi dei freni, dischi dei freni | - usura fortemente avanzata, forte graffiatura superficiale, incrinature, fratture o altri difetti che compromettano la sicurezza<br>- tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.) ove ciò sia visibile<br>- piastra posteriore non atta a garantire la sicurezza |
| 1.25 Cavi dei freni, tiranteria, sistema di leve | - cavi danneggiati, annodati<br>- usura o corrosione fortemente avanzata<br>- mancanza di sicurezza a livello delle giunzioni di cavi o tiranti<br>- guida dei cavi difettosa<br>- qualsiasi ostacolo al libero movimento del sistema frenante<br>- movimento anormale delle leve/tiranterie a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura |
| 1.26 Cilindri dei freni (azionatori), ivi compresi i freni a molla, o cilindri idraulici sulle ruote | - corrosi o danneggati<br>- non stagni<br>- montaggio imperfetto o difettoso<br>- stato di avanzata corrosione<br>- corsa eccessiva del cilindro o del meccanismo a membrana<br>- rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o eccessivamente danneggiato |

| | |
|---|---|
| 1.27 Correttore automatico di frenatura in funzione del carico | - giunzione difettosa<br>- imperfetta regolazione<br>- meccanismo grippato, non funzionante<br>- mancante |
| 1.28 Dispositivi di regolazione automatica | - movimento grippato o anormale a seguito di eccessiva usura o di imperfetta regolazione<br>- difettoso |
| 1.29 Freno di rallentamento (per i veicoli che devono essere dotati di tale dispositivo) | - cattivo montaggio o difetto degli accoppiatori<br>- difettoso |
| 1.3 Prestazioni e efficienza del freno di servizio | |
| 1.31 Prestazioni (graduale aumento fino allo sforzo massimo) | - sforzo di frenatura insufficiente o inesistente su una o più ruote<br>- sforzo di frenatura di una qualsiasi ruota inferiore al 70% del massimo sforzo registrato di un'altra ruota posta sullo stesso asse (se è necessaria una prova su strada, eccessiva deviazione del veicolo sottoposto a frenata: il veicolo non mantiene l'assetto)<br>- frenatura non gradualmente moderabile (blocco)<br>- tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi delle ruote<br>- fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura causata da tamburi o dischi ovalizzati |
| 1.32 Efficienza | - insufficiente, inferiore al minimo regolamentare |

| | |
|---|---|
| 1.4 Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso se basato su sistema separato | |
| 1.41 Prestazioni | - freno(i) inoperante(i) su un lato<br>- sforzo frenante di una qualsiasi ruota inferiore al 70% del massimo sforzo registrato di un'altra ruota posta sullo stesso asse<br>- frenatura non gradualmente variabile (blocco)<br>- sistema di frenatura automatico non funzionante nel caso di rimorchi |
| 1.42 Efficienza | - insufficiente, prestazioni inferiori al minimo regolamentare |
| 1.5 Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento) | |
| 1.51 Prestazioni | - freno non funzionante su un lato |
| 1.52 Efficienza | - insufficiente, prestazioni inferiori al minimo regolamentare |
| 1.6 Prestazioni del sistema freno di rallentamento o di scarico | - efficacia non moderabile (rallentamento)<br>- difettose |
| 1.7 Sistema antibloccaggio dei freni | - malfunzionamento del dispo-tivo di spia di sicurezza<br>- difettoso |

Articolo 2

1. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° gennaio 1993. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Quando gli Stati membri adottano le disposizioni di cui al paragrafo 1, esse devono contenere un riferimento alla presente direttiva o essere accompagnate da tale riferimento al momento della loro pubblicazione ufficiale. Le modalità di questo riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le disposizioni di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles,

Per il Consiglio

Il Presidente

Competitiveness and Employment Impact Statement

I. What is the main reason for introduction this measure?

It is recognised as being of vital importance that vehicles are maintained in such a condition so as to ensure that they are safe and roadworthy. This proposal formalises the key items of the vehicles braking system that need to be tested and inspected giving criteria (both objective and subjective) on the reasons for acceptance or failure of those items. The proposal aims at gaining a reasonable assurance that vehicles, across the Community, are maintained in an acceptable road safety condition.

II. Features of the business in question

All users of vehicles, the subject of Directive 77/143/EEC as amended. Also, garages, technical services and agencies charged with vehicle roadworthiness testing. As things stand at the moment, only commercial vehicles, including taxis and ambulances are covered by roadworthiness Directives. The amendment to include passenger cars within a Community roadworthiness scheme remains on the table of the Council. Until this amendment is adopted this proposal on vehicle brake testing will not affect passenger cars nor those small businesses responsible for their operation and maintenance.

III. What obligations does the measure impose directly on business?

Member States current roadworthiness schemes largely encapsulate the items to be tested and their criteria for failure as given in Annex II. However, for those Member States that have yet to adopt roadworthiness schemes for the lighter vehicles (both passenger and commercial), the technical Annex II will provide a formula for the minimum acceptable standard in this safety critical area. However, as yet passenger cars will be unaffected by this proposal until they are included within the roadworthiness scheme.

IV. What indirect obligations are national, regional or local authorities likely to impose on business?

Implementation of the obligations as described in III.

V. Are there any special provisions in respect of SME's?

Where roadworthiness testing is delegated to private garages it is likely that the equipment and procedures that those garages adopt in testing the vehicles' brakes will be largely uneffected by this proposal.

VI. What is the likely effection:

a) The competitiveness of business

This proposal will equalise the conditions of competition by standardising on the type of test to be applied.

b) Employment

Neutral

VII. Have the relevant representative organisations been consulted?

All Member States roadworthiness testing authorities, the coordinating body of roadworthiness testing agencies (CITA), the European Garage Equipment association, major private testing organisations, the European Motor Manufactoring Industry (CCMC and CLCA) and the European Freight Organisations have been consulted.

ISSN 0254-1505

COM(91) 243 def.

# DOCUMENTI

**IT** **07**

N. di catalogo : CB-CO-91-285-IT-C

ISBN 92-77-73776-X

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo