COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(91) 243 final

Bruselas, 4 de julio de 1991

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 77/143/CEE RELATIVA A LA APROXIMACIÓN DE LAS LEGISLACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS RELATIVAS AL CONTROL TÉCNICO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y DE SUS REMOLQUES (FRENOS)

(presentada por la Comisión)

Exposición de motivos

Observaciones generales

Situación actual

La Directiva 77/143/CEE(1), modificada por la Directiva 88/449/CEE(2), tiene por objeto la inspección técnica de los vehículos comerciales pesados, autocares, remolques, semirremolques, taxis, ambulancias y vehículos comerciales ligeros.

En esta Directiva se fija la periodicidad de los controles y se enumeran los elementos cuya comprobación se exige.

Dado que la Directiva 77/143/CEE no establece criterios normalizados para el control de ninguno de estos elementos, es necesario instituir unas normas mínimas comunes a fin de garantizar el mismo nivel de seguridad y respeto del medio ambiente en toda la Comunidad.

La Directiva 91/225/CEE(3) por lo que se modifica la Directiva 77/143/CEE, recientemente adoptada por el Consejo, aboga por que se establezca un procedimiento para la publicación de directivas independientes sobre el control del estado de los componentes enumerados en el Anexo II de la Directiva 77/143/CEE y, también, por la creación de un Comité Técnico que confiera a la Comisión el mandato de adoptar medidas para adecuar los requisitos técnicos al progreso.

De acuerdo con lo anterior, la presente propuesta modifica el Anexo II de la Directiva 77/143/CEE, modificada a su vez por la Directiva 88/449/CEE, para definir con mayor precisión los componentes del dispositivo de frenado de los vehículos que deben inspeccionarse y los criterios (objetivos y subjetivos) para determinar las causas del fallo de estos elementos.

---

(1) DO no L 47 de 18.2.1977, p. 47.

(2) DO no L 222 de 12.8.1988, p. 10.

(3) DO no L 103 de 23.4.1991, p. 3.

Ámbito de aplicación de la propuesta

El ámbito de aplicación de la Directiva 77/143/CEE, modificada por la Directiva 88/449/CEE, abarca los vehículos comerciales pesados y ligeros (así como los taxis y las ambulancias), pero no incluye a los vehículos de pasajeros. Estos últimos constituyen el objeto de la propuesta de modificación COM (86) 214(4). La Comisión tiene la intención de tramitar esta propuesta de modificación con la máxima urgencia para garantizar que todos los vehículos, sea de pasajeros sea comerciales, estén sujetos a los controles técnicos necesarios.

Los vehículos contemplados en la Directiva 77/143/CEE deben someterse a un control técnico un año después de la fecha de su entrada en servicio, y a partir de entonces con una periodicidad anual (1,1,1,1, etc). Los vehículos a que se refiere la Directiva 88/449/CEE (camionetas) deben superar un control técnico cuatro años después de la fecha de su entrada en servicio, y a partir de entonces cada dos años (4,2,2,2, etc). Según la propuesta COM (86) 214, los vehículos de pasajeros pasarían el primer control técnico a los tres años de su entrada en servicio, el siguiente a los cinco años, y a partir de entonces anualmente (3,2,1,1,1, etc.).

Las actuales inspecciones técnicas de los Estados miembros se basan en gran medida en los componentes de control obligatorio y en los criterios de defecto técnico enunciados en el Anexo II de la Directiva 77/143/CEE. Con todo, a los Estados miembros que todavía tienen que implantar un sistema de inspección técnica de los vehículos más ligeros (comerciales y de pasajeros), el anexo técnico les servirá de referencia sobre el nivel mínimo aceptable en este importante apartado de la seguridad. Se pretende tener la certeza de que los vehículos de la Comunidad se mantienen en un estado idóneo para la seguridad vial.

---

(4) DO nº C 133 de 31.5.1986, p. 3.

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL CONSEJO POR LA QUE SE MODIFICA LA DIRECTIVA 77/143/CEE RELATIVA A LA APROXIMACIÓN DE LAS LEGISLACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS RELATIVAS AL CONTROL TÉCNICO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y DE SUS REMOLQUES (FRENOS)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, y en particular su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión(1),

Visto el dictamen del Parlamento Europeo(2),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social(3),

Considerando que la Directiva del Consejo 77/143/CEE(4), modificada por la Directiva 88/449/CEE(5), dispone el control técnico regular de determinados vehículos de carretera (autocares, vehículos comerciales pesados y ligeros, remolques y semirremolques pesados, taxis y ambulancias), pero no así de los vehículos de pasajeros;

Considerando que, por obra de la Directiva del Consejo 91/225/CEE(6), existe la intención de establecer procedimientos para la publicación de directivas independientes sobre el control del estado de los componentes enumerados en el Anexo II de las susodichas directivas y también de crear un Comité Técnico que confiera a la Comisión el mandato de adoptar medidas para adecuar los requisitos técnicos al progreso;

---

(1) DO nº C ...

(2) DO nº C ...

(3) DO nº C ...

(4) DO nº L 47 de 18.2.1977, p. 47.

(5) DO nº L 222 de 12.8.1988, p. 10.

(6) DO nº L 103 de 23.4.1991, p. 3.

Considerando que todos los Estados miembros han adoptado procedimientos para controlar el estado del dispositivo de frenado de los vehículos comerciales pesados;

Considerando que varios Estados miembros tienen normas nacionales para el control de los vehículos más ligeros, incluidos los vehículos de pasajeros, y que estas normas son acordes con el sistema esbozado en la presente propuesta;

Considerando que de la evaluación de los procedimientos de homologación de los frenos de todos los modelos de vehículos se deduce que no es realista reproducir esos procedimientos de prueba en los controles técnicos;

Considerando que las normas que se preceptúen para el control de los vehículos en funcionamiento deberán centrarse en su estado de mantenimiento y, por consiguiente, en su aptitud para cumplir los criterios de rendimiento de la homologación en una prueba relativamente simple, rápida y barata;

Considerando que, dadas las diferencias existentes entre los equipos y los procedimientos de prueba de los Estados miembros, en la actualidad no resulta práctico establecer valores para el rendimiento de los frenos, el ajuste de la presión del aire, las secuencias, etc, debiendo consistir el propósito de la prueba de prestaciones de los frenos en que con ella pueda hacerse un diagnóstico real de la seguridad del vehículo en carretera, independientemente de sus condiciones de carga dentro de sus pesos máximos, y de su aptitud para superar los requisitos técnicos de homologación en materia de dispositivos de frenado de la Directiva 71/320/CEE(7), modificada;

Considerando que los Estados miembros podrán extender el alcance del control técnico de los frenos para incluir vehículos o elementos de prueba excluidos del ámbito de aplicación de la presente propuesta;

Considerando que los Estados miembros podrán acentuar la severidad del control técnico de los frenos o aumentar la periodicidad de dicho control,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

---

(7) DO no L 202 de 6.9.1971, p. 37.

Artículo 1

La Directiva 77/143/CEE queda modificada como sigue:

1. El apartado 1 del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE, modificada por la Directiva 88/449/CEE, relativo a los dispositivos de frenado, se sustituye por

"1. Dispositivos de frenado

En el control técnico de los dispositivos de frenado del vehículo se incluirán los componentes que a continuación se indican. El vehículo no superará el control si se detecta cualquiera de los defectos enumerados de estos elementos. Los resultados obtenidos en la prueba durante los controles de los dispositivos de frenado serán equivalentes a los requisitos técnicos dispuestos en materia de frenado por la Directiva 71/320/CEE."

Elementos que se comprobarán/controlarán		Causas del defecto
1.1	Estado mecánico y funcionamiento	
1.11	Vástago del pedal del freno	- demasiado ajustado - cojinete desgastado - desgaste/juego excesivos
1.12	Estado y carrera del pedal del dispositivo de frenado	- carrera de reserva excesiva o insuficiente - retorno del freno inadecuado - revestimiento antideslizante del pedal del freno ausente, suelto o gastado
1.13	Bomba de vacío o compresor y depósitos	- tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos - presión atmosférica y vacío insuficientes para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o el manómetro señala un valor peligroso) - pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles
1.14	Indicador de baja presión o manómetro	- funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro

1.15	Válvula de regulación del freno de mano	- rota o estropeada, excesivamente gastada - funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación - mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura - conexiones sueltas o pérdida del sistema - manipulación difícil
1.16	Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	- sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento - desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete - recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto
1.17	Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	- estropeadas, pérdida de aire excesiva - descarga excesiva de aceite del compresor - descarga de fluido hidráulico de frenos
1.18	Acoplamiento de los frenos de remolque	- válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automático defectuosas - montaje inseguro/inadecuado - pérdidas excesivas
1.19	Acumulador o depósito de presión	- estropeados, corroídos, con pérdidas - dispositivo de vaciado inoperante - montaje inseguro/inadecuado

1.20	Servofrenos, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	- servofrenos defectuosos o ineficaces - cilindro de mando defectuoso o con pérdidas - cilindro de mando inseguro - cantidad insuficiente de líquido de frenos - ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando - chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso - funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos.
1.21	Tubos rígidos de los frenos	- riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura - pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos - dañados o excesivamente corroídos - colocación incorrecta
1.22	Tubos flexibles de los frenos	- riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura - estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos - pérdidas en los tubos flexibles o manguitos - engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión - porosidad

1.23	Forros de los frenos	- desgaste excesivo (si es visible) - manchados (aceite, grasa, etc.) (si es visible)
1.24	Tambores y discos de los frenos	- desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos - manchados (aceite, grasa, etc.), si es visible - placa posterior insegura
1.25	Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	- cables estropeados, enredados - desgaste o corrosión excesivos - uniones de cables o varillas inseguras - cableado defectuoso - cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos - cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo
1.26	Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	- agrietados o estropeados - pérdidas - montaje inseguro/inadecuado - corrosión excesiva - recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma - pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma

1.27	Válvula sensora de carga	- conexión defectuosa - ajuste incorrecto - agarrotada, no funciona - ausente
1.28	Ajustadores de tensión automáticos	- agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto - defectuosos
1.29	Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	- conexiones o montaje inseguros - defectuosos
1.3	Rendimiento y eficacia del freno de servicio	
1.31	Rendimiento (en progresión hasta el frenado máximo)	- poco o ningún frenado en una o más ruedas - frenado de una rueda inferior al 70% del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje (cuando sea precisa una prueba en carretera, se constatará al frenar una desviación importante con respecto a una trayectoria recta) - progresión no gradual del frenado (agarre) - desfase anormal de cualquier rueda en la operación de frenado - variación excesiva del esfuerzo de frenada debido a deformación oval de los discos o tambores

1.32	Eficacia	- frenos ineficaces, no ofrecen el rendimiento mínimo
1.4	Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)	
1.41	Rendimiento	- freno o frenos inoperantes en un lado - frenado de una rueda inferior al 70% del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje - progresión no gradual del frenado (agarre) - en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático
1.42	Eficacia	- freno ineficaz, no ofrece el rendimiento mínimo

1.5	Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento	
1.51	Rendimiento	- freno inoperante en un lado
1.52	Eficacia	- freno ineficaz, no ofrece el rendimiento mínimo
1.6	Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	- progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración) - defectuoso
1.7	Dispositivo antibloqueo	- funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo - defectuoso

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para cumplir la presente Directiva, a más tardar, el 1 de enero de 1993. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten las disposiciones mencionadas en el apartado 1, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, Por el Consejo,

El 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 0257-9545

COM(91) 243 final

DOCUMENTOS

ES **07**

N° de catálogo : CB-CO-91-285-ES-C

ISBN 92-77-73770-0

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo