COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(91) 243 final

Bruxelas, 4 de Julho de 1991

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

QUE ALTERA A DIRECTIVA 77/143/CEE RELATIVA

À APROXIMAÇÃO DAS LEGISLAÇÕES DOS

ESTADOS-MEMBROS RESPEITANTES AO CONTROLO

TÉCNICO DOS VEÍCULOS A MOTOR E SEUS REBOQUES

(SISTEMAS DE TRAVAGEM)

(apresentada pela Comissão)

Exposição dos Motivos

Observações de carácter geral

Situação actual

A Directiva 77/143/CEE(1), com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE(2), diz respeito ao controlo técnico de veículos pesados de transporte de mercadorias, autocarros, reboques e semi-reboques, táxis, ambulâncias e veículos ligeiros de transporte de mercadorias.

Esta directiva estabelece a frequência dos controlos e fornece uma lista dos pontos a controlar.

Dado que a Directiva 77/143/CEE não estabelece critérios-padrão para nenhum dos pontos a controlar, é necessário estabelecer padrões de controlo mínimos comuns, por forma a assegurar um nível uniforme de segurança e comportamento ambiental na Comunidade.

A Directiva 91/225/CEE(3), adoptada recentemente pelo Conselho, que altera a Directiva 77/143/CEE, tem por objectivo estabelecer um processo para a apresentação de directivas específicas relativas aos ensaios da qualidade dos elementos enumerados no Anexo II da Directiva 77/143/CEE. A proposta institui ainda um Comité Técnico que habilita a Comissão a adoptar medidas destinadas a adaptar as normas técnicas ao progresso.

Em conformidade com o que precede, a presente proposta altera o Anexo II da Directiva 77/143/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE, de modo a definir mais precisamente os elementos do sistema de travagem dos veículos que devem ser inspeccionados, bem como os critérios (objectivos e subjectivos) das razões da não aprovação desses elementos.

---

(1) JO nº L 47 de 18.2.1977, p. 47.
(2) JO nº L 222 de 12.8.1988, p. 10.
(3) JO nº L 103 de 23.04.1991, p. 3

Âmbito da proposta

O âmbito da Directiva 77/143/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE, inclui os veículos comerciais ligeiros e pesados (bem como os táxis e ambulâncias), mas não abrange os veículos de passageiros. Esta categoria é objecto de uma proposta de alteração COM(86)214(4). A Comissão tenciona obter a adopção da proposta de alteração o mais rapidamente possível, por forma a assegurar que todos os veículos, quer de passageiros quer comerciais, sejam objecto das necessárias verificações técnicas.

Os veículos abrangidos pela Directiva inicial 77/143/CEE são objecto de um controlo um ano após a data da primeira utilização e a seguir anualmente (1,1,1,1, etc.). Os veículos abrangidos pela Directiva 88/449/CEE, que altera aquela directiva, (furgonetas ligeiras) estão sujeitos a controlo quatro anos após a dada da primeira utilização e a seguir de dois em dois anos (4,2,2,2, etc.). A proposta COM(86)214 pretende que os veículos de passageiros sejam submetidos a um primeiro controlo 3 anos após a entrada em circulação, a um segundo controlo 5 anos após essa data e a seguir anualmente (3,2,1,1,1 etc.).

Os actuais sistemas de controlo técnico dos Estados-membros abrangem em grande medida os elementos a controlar e os critérios da respectiva não aprovação tal como constantes do Anexo II. Contudo, relativamente aos Estados-membros que ainda não adoptaram sistemas de controlo técnico no que respeita aos veículos ligeiros (quer de passageiros, quer comerciais), o anexo técnico preverá uma fórmula relativa às normas mínimas aceitáveis nesta área crítica da segurança, a fim de assegurar, de modo razoável, na Comunidade, a manutenção dos veículos em condições adequadas de segurança rodoviária.

(4) JO nº C 133 de 31.5.1986, p. 3.

PROPOSTA DE DIRECTIVA DO CONSELHO
QUE ALTERA A DIRECTIVA 77/143/CEE
RELATIVA À APROXIMAÇÃO DAS LEGISLAÇÕES
DOS ESTADOS-MEMBROS RESPEITANTES AO
CONTROLO TÉCNICO DOS VEÍCULOS A
MOTOR E SEUS REBOQUES

(SISTEMAS DE TRAVAGEM)

O Conselho das Comunidades Europeias,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º;

Tendo em conta a proposta da Comissão(1);

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu(2);

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social(3);

Considerando que a Directiva 77/143/CEE do Conselho(4), com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE(5), prevê o controlo técnico regular de apenas alguns veículos (autocarros, veículos de transporte de mercadorias pesados e ligeiros, reboques e semi-reboques pesados, táxis e ambulâncias) mas não de veículos de transporte de passageiros;

Considerando que, mediante a Directiva 91/225/CEE do Conselho(6), se tenciona estabelecer procedimentos para a apresentação de directivas específicas relativas aos ensaios de verificação da normalidade dos componentes mencionados no Anexo II das directivas acima indicadas e estabelecer também procedimentos para a constituição de um Comité Técnico que habilite a Comissão a adoptar medidas destinadas a adaptar as normas técnicas ao progresso;

---

(1) JO nº C ...
(2) JO nº C ...
(3) JO nº C ...
(4) JO nº L 47, 18.2.1977, p. 47
(5) JO nº L 222, 12.8.1988, p. 10
(6) JO nº L 103 de 23.04.1991, p. 3

Considerando que a maioria dos Estados-membros adoptaram procedimentos de controlo dos veículos comerciais pesados no que respeita ao estado dos sistemas de travagem;

Considerando que vários Estados-membros dispõem de normas nacionais de controlo dos veículos ligeiros incluindo os veículos de passageiros e que essas normas estão em conformidade com o sistema delineado na presente proposta.

Considerando que a avaliação dos procedimentos de recepção no que respeita ao controlo do sistema de travagem de todos os tipos de veículos indica que não é realista utilizar esses procedimentos para fins de controlo técnico;

Considerando que as normas previstas para os ensaios em serviço devem incidir na condição de manutenção do veículo e, por conseguinte, no facto de respeitar as normas de recepção em matéria de desempenho, num controlo relativamente simples, rápido e não oneroso;

Considerando que, dada a variedade de equipamentos e de procedimentos de ensaio existentes nos Estados-membros, não é prático, na presente fase, estabelecer valores relativos às eficiências de travagem, regulamentações e tempos de recuperação da pressão de ar, etc. exigidos, o objectivo dos ensaios do comportamento funcional dos travões deve ser o de formular uma avaliação realista no momento do ensaio, de modo a que o veículo, independentemente do seu estado de carga dentro dos limites do respectivo peso bruto, seja seguro na estrada e que, no caso de ser submetido aos ensaios sobre os requisitos técnicos estabelecidos na última redacção da Directiva 71/320/CEE(7), seja, então, aprovado;

Considerando que os Estados-membros podem alargar o âmbito do controlo do sistema de travagem a fim de incluir veículos ou controlar aspectos fora do âmbito da presente proposta;

Considerando que os Estados-membros podem aumentar a rigidez do controlo do sistema de travagem ou aumentar a frequência dos controlos.

Adoptou a presente directiva.

---

(7) JO no L 202, 6.9.1971, p. 37.

Artigo 1o

A Directiva 77/143/CEE passa a ter a seguinte redacção :

1. O no 1 do Anexo II da Directiva 77/143/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 88/449/CEE, relativa aos sistemas de travagem, é substituído pelo seguinte :

"I. Sistemas de travagem

No controlo técnico dos sistemas de travagem dos veículos devem ser incluídos os pontos referidos supra. O veículo não será aprovado se for detectado algum dos defeitos indicados. Os resultados dos ensaios obtidos na verificação dos sistemas de travagem serão equivalentes às exigências técnicas da Directiva 71/320/CEE relativa aos sistemas de travagem."

Pontos para controlo/ensaio		Razões da não aprovação
1.1	Estado mecânico e operação	
1.11	Eixo do pedal de travão	- demasiado apertado - rolamentos gastos - desgaste/jogo excessivo
1.12	Estado e percurso do pedal do dispositivo de operação do travão	- percurso de reserva excessivo ou insuficiente - o comando do travão não se liberta correctamente - dispositivo anti-escorregamento na superfície do pedal do travão em falta, solto ou gasto
1.13	Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	- o tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz do sistema de travagem é excessivo - pressão de ar/vácuo insuficientes para dar assistência a, pelo menos, duas aplicações do travão após o dispositivo de aviso (avisador) ter funcionado (ou o mostrador ter revelado uma situação pouco segura) - fuga de ar causando uma queda de pressão sensível ou fugas de ar audíveis
1.14	Indicador ou manómetro de pressão baixa	- avaria ou funcionamento defeituoso do indicador de baixa pressão/manómetro de pressão de ar

1.15	Válvula manual de comando do travão	- comando quebrado ou danificado, desgaste excessivo - avaria da válvula de comando - comando desapertado na haste da válvula ou unidade da válvula desapertada - ligações desapertadas ou fugas no sistema - funcionamento não satisfatório
1.16	Travão de estacionamento, alavanca de comando, roquete do travão de estacionamento	- o roquete do travão de estacionamento não prende correctamente - desgaste excessivo do eixo da alavanca ou no mecanismo de roquete - movimento excessivo da alavanca, indicando ajustamento incorrecto
1.17	Válvulas do sistema de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.)	- danificadas, fugas de ar excessivas - descarga excessiva de óleo do compressor - montagem insegura/inadequada - descarga de fluido hidráulico dos travões
1.18	Uniões para os travões dos reboques	- torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas - montagem insegura/inadequada - fugas excessivas

1.19	Reservatório de armazenamento de energia ou depósito de pressão	- danificado, corroído, com fugas - dispositivo de dreno inoperativo - montagem insegura/inadequada
1.20	Unidades de assistência (servo) dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	- unidade servo defeituosa ou ineficaz - cilindro principal defeituoso com fugas - cilindro principal desapertado - quantidade insuficiente de óleo de travões - tampão do reservatório do cilindro principal em falta - luz avisadora do fluido dos travões acesa ou defeituosa - funcionamento incorrecto do dispositivo indicador do nível de fluido dos travões
1.21	Tubagem rígida dos travões	- risco de falha ou fractura - fugas nos tubos ou nas ligações com as uniões - danificada ou excessivamente corroída - mal colocada
1.22	Tubagem flexível dos travões	- risco de falha ou fractura - danificada, esfolada, demasiado curta, torcida - fugas nos tubos ou nas ligações - os tubos incham sob pressão - porosidade
1.23	Cintas/calços dos travões	- demasiado gastos (se visível) - contaminados (óleo, massa, etc.) (se visível)

1.24	Tambores, discos dos travões	- desgaste excessivo, riscos excessivos, fendas, desapertados ou fracturados - contaminados (óleo, massa, etc.) se visível - chapa traseira desapertada
1.25	Cabos, hastes, alavancas, ligações dos travões	- cabos danificados, com nós - demasiado gastos ou corroídos - juntas dos cabos ou das hastes desapertadas - guias dos cabos defeituosas - quaisquer restrições ao movimento livre do sistema de travagem - quaisquer movimentos anormais das alavancas/hastes/ligações dos travões indicando maus ajustamentos ou desgaste excessivo
1.26	Actuadores dos travões (incluindo travões de molas) ou cilindros dos travões hidráulicos	- com fendas ou danificados - com fugas - montagem insegura/inadequada - demasiado corroídos - percurso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma - cobertura de protecção contra a poeira, inexistente ou excessivamente danificada

1.27	Válvula sensora de carga	- ligações defeituosas - ajustamento incorrecto - presa, não trabalha - em falta
1.28	Ajustadores automáticos de folgas	- movimento preso ou anormal, indicando desgaste excessivo ou mau ajustamento - defeituosos
1.29	Sistema retardador (se montado ou exigido)	- conexões ou montagens inseguras - defeituoso
1.3	Comportamento funcional e eficiência nos travões de serviço	
1.31	Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo)	- pouco ou nenhum esforço de travagem numa ou mais rodas - esforço de travagem numa dada roda é inferior a 70% do valor mais elevado do esforço registado noutra roda do mesmo eixo (se for necessário efectuar um ensaio em estrada, o veículo acusa um desvio excessivo de uma linha recta aquando da travagem) - nenhuma variação gradual do esforço de travagem - período de tempo anormal na operação do travão numa dada roda - flutuação excessiva do esforço de travagem devida ao perfil oval dos discos ou dos tambores
1.32	Eficiência	- travões ineficientes, comportamento funcional mínimo não satisfatório

1.4	Comportamento funcional e eficiência dos travões secundários (de emergência) (se existir um sistema separado)	
1.41	Comportamento funcional	- travão (travões) inoperativo(s) num dos lados - esforço de travagem numa dada roda é inferior a 70% do valor mais elevado do esforço registado noutra roda do mesmo eixo - nenhuma variação gradual do esforço de travagem - no caso dos reboques, o sistema automático de travagem não funciona
1.42	Eficiência	- travões ineficientes, comportamento funcional mínimo não satisfatório
1.5	Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento	
1.51	Comportamento funcional	- travão inoperativo num dos lados
1.52	Eficiência	- travões ineficientes, comportamento funcional mínimo não satisfatório
1.6	Comportamento funcional do sistema de travagem por retardador ou por escape	- nenhuma variação gradual na eficiência (retardador) - defeituoso
1.7	Sistema de travagem antibloqueio	- mau funcionamento do avisador antibloqueio - defeituoso

Artigo 2o

1. Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 1 de Janeiro de 1993. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem as disposições referidas no n° 1, essas disposições deverão incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas por essa referência por ocasião da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 3o

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

Pelo Conselho

O 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 0257-9553

COM(91) 243 final

DOCUMENTOS

PT **07**

N.° de catálogo : CB-CO-91-285-PT-C

ISBN 92-77-73778-6

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo