

COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

COM(91) 243 final

Bruxelles, le 4 juillet 1991

Proposition de

DIRECTIVE DU CONSEIL

MODIFIANT LA DIRECTIVE 77/148/CEE
CONCERNANT LE RAPPROCHEMENT DES LEGISLATIONS DES ETATS MEMBRES
RELATIVES AU CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES A MOTEUR
ET DE LEURS REMORQUES

(FREINS)

(présentée par la Commission)

Exposé des motifs

Généralités

Situation actuelle

La directive 77/143/CEE⁽¹⁾, modifiée par la directive 88/449/CEE⁽²⁾, concerne le contrôle technique des autobus, des autocars, des poids lourds, des remorques, des semi-remorques, des taxis, des ambulances ainsi que des utilitaires légers.

Elle fixe la périodicité des contrôles et énumère les points sur lesquels doit porter ce contrôle.

Toutefois, cette directive ne fixe pas de critères harmonisés auxquels doivent répondre les points à contrôler. Dès lors, il convient d'arrêter des normes de contrôle minimum afin d'assurer l'équivalence du niveau de sécurité et de protection de l'environnement dans toute la Communauté.

La directive 91/225/CEE⁽³⁾ modifiant la directive 77/143/CEE, adoptée récemment par le Conseil, vise à instaurer une procédure en vue de la mise en oeuvre de directives distinctes relatives au contrôle des points énumérés dans l'annexe II de la directive 77/143/CEE. Cette proposition institue également un comité technique dont la Commission recueille l'avis avant d'adopter les modifications qu'il pourrait s'avérer nécessaire d'apporter aux annexes I et II pour les adapter aux progrès techniques.

La présente proposition, qui s'inscrit dans la suite logique de ce qui précède, modifie l'annexe II de la directive 77/143/CEE, modifiée par la directive 88/449/CEE, de manière à mieux définir les divers éléments du système de freinage qu'il y a lieu de contrôler ainsi que les causes probables (critères objectifs et subjectifs) de leur mauvais fonctionnement.

(1) JO n° L 47, 18.02.1977, p. 47.

(2) JO n° L 22, 12.08.1988, p.10.

(3) JO n° L 103, 23.04.1991, p. 3.

Portée de la proposition

La directive 77/143/CEE, modifiée par la directive 88/449/CEE, couvre les véhicules utilitaires lourds et légers (ainsi que les taxis et les ambulances) mais non les voitures particulières. Celles-ci font l'objet d'une autre proposition de modification (COM(86)214⁽⁴⁾). La Commission entend faire adopter cette proposition de modification dans les plus brefs délais afin d'assurer que tous les véhicules, qu'ils soient utilisés à des fins privées ou commerciales, subissent les tests indispensables dans le cadre du contrôle technique.

Pour les véhicules soumis à la directive originale 77/143/CEE, le premier contrôle doit être effectué un an suivant la date de la première mise en circulation, et ensuite annuellement (1,1,1,1, etc.). Pour les véhicules soumis à la directive modificative 88/449/CEE (utilitaires légers), le premier contrôle doit avoir lieu quatre ans suivant la date de la première mise en circulation, et ensuite tous les deux ans (4,2,2,2, etc.). La proposition COM(86)214 prévoit, pour les voitures particulières, un premier contrôle après trois ans d'utilisation, un autre après cinq ans, et ensuite un contrôle annuel (3,2,1,1,1, etc.).

Dans la plupart des Etats membres, les cahiers des charges des contrôles techniques décrivent en détail les points à contrôler et les causes des déficiences (annexe II). Toutefois, pour les Etats membres qui n'ont pas encore instauré le contrôle technique pour leurs véhicules légers (voitures particulières et utilitaires), l'annexe technique fait le point des normes minimales admissibles dans un domaine aussi capital pour la sécurité. Ainsi tous les véhicules immatriculés dans la Communauté devraient être maintenus dans un état d'entretien offrant des garanties suffisantes sur le plan de la sécurité.

(4) JO n° C 133, 31.05.1986, p. 3.

PROPOSITION DE DIRECTIVE DU CONSEIL
MODIFIANT LA DIRECTIVE 77/143/CEE
CONCERNANT LE RAPPROCHEMENT DES LEGISLATIONS DES ETATS MEMBRES
RELATIVES AU CONTROLE TECHNIQUE DES VEHICULES A MOTEUR
ET DE LEURS REMORQUES
(FREINS)

Le Conseil des Communautés européennes,

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

vu la proposition de la Commission⁽¹⁾,

vu l'avis du Parlement européen⁽²⁾,

vu l'avis du Comité économique et social,⁽³⁾

considérant que la directive du Conseil 77/143/CEE⁽⁴⁾, modifiée par la directive 88/449/CEE⁽⁵⁾, 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 du Conseil 91/225/CEE⁽⁶⁾ prévoit l'établissement de procédures de mise en oeuvre 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;

(1) JO n° C ...

(2) JO n° C ...

(3) JO n° C ...

(4) JO n° L 47, 18.2.1977, page 47.

(5) JO n° L 222, 12.8.1988, page 10.

(6) JO n° L 103, 23.04.1991, p. 3.

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

considérant que plusieurs Etats 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 qu'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⁽⁷⁾ relative à la certification par type des systèmes de freinage;

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

considérant que les Etats 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 :

1. 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. 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 déficiences 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 défektivité

1.1. Etat mécanique et fonctionnement

1.11. Axes de came des freins, levier de freinage

- difficiles à manoeuvrer
- déviation du logement
- usure fortement avancée, jeu

1.12. Etat 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

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

1.22. Flexibles des freins

- mauvais placement
- 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 frein (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 |
| 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 maximum) | - 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 du frein sur échappement

- non modérable (ralentisseur)
- fonctionnement défectueux

1.7. Système anti-blocage

- mauvais fonctionnement du
dispositif avertisseur
- système défectueux

Article 2

1. Les Etats 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 Etats 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 Etats membres.

3. Les Etats 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 Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président

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 unaffected by this proposal.

VI. What is the likely effect on:

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 Manufacturing Industry (CCMC and CLCA) and the European Freight Organisations have been consulted.

- 16 -

ISSN 0254-1491

COM(91) 243 final

DOCUMENTS

FR

07

N° de catalogue : CB-CO-91-285-FR-C

ISBN 92-77-73775-1

Office des publications officielles des Communautés européennes
L-2985 Luxembourg