

DIRECTIVA 94/23/CE DA COMISSÃO**de 8 de Junho de 1994**

que altera, a fim de fixar as normas mínimas de controlo técnico de sistemas de travagem dos veículos, a Directiva 77/143/CEE do Conselho, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/55/CEE⁽²⁾, e, nomeadamente, o nº 2, alínea a), do seu artigo 5º,

Tendo em conta a Directiva 71/320/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE⁽⁴⁾,

Considerando que a Directiva 77/143/CEE prevê o controlo técnico periódico de todas as categorias de veículos enumeradas no seu anexo I;

Considerando que a referida directiva prevê a adopção, pelo Conselho, de directivas específicas, necessárias para definir as normas e os métodos mínimos de controlo dos componentes enumerados no seu anexo II, e a instituição de um comité que aconselhará a Comissão antes que esta última adopte as alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e métodos definidos em directivas específicas;

Considerando que a Directiva 77/143/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/54/CEE do Conselho⁽⁵⁾, define as normas mínimas de controlo técnico dos sistemas de travagem dos veículos;

Considerando que é necessário adaptar essas normas ao progresso técnico, a fim de incluir valores mínimos de eficiência de travagem de modo a assegurar, tanto quanto possível, que os veículos em circulação sejam seguros no respeitante à eficiência de travagem;

Considerando que, até ao momento de existirem procedimentos e práticas de controlo harmonizados, os Estados-membros podem recorrer ao seu bom senso em relação

ao procedimento de controlo que utilizam para estabelecer se o veículo em questão satisfaz os requisitos de travagem;

Considerando que todas as partes envolvidas no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o facto de o veículo ser objecto de controlo com carga, carga parcial ou sem carga, influenciam o grau de confiança que os controladores depositam na aptidão do sistema de travagem;

Considerando que a exigência de valores de referência para as forças de travagem relativamente a vários estados de carga para cada modelo de veículo contribuiria para restabelecer essa confiança e que a presente directiva prevê o controlo técnico sob este regime como alternativa à utilização de valores mínimos para o comportamento funcional para cada categoria de veículos;

Considerando que se tenciona introduzir mais alterações na presente directiva, a fim de incluir uma metodologia de controlo aperfeiçoada e uniforme;

Considerando que, no essencial, a presente directiva abrange os veículos recepcionados segundo o disposto na Directiva 71/320/CEE reconhecendo-se, no entanto, que certos modelos de veículos foram recepcionados segundo normas nacionais que podem diferir dos requisitos desta directiva; que os Estados-membros podem fixar as suas próprias normas de controlo no que se refere à eficiência de travagem dos veículos considerados como sendo de interesse histórico;

Considerando que, ao reconhecer o direito dos Estados-membros para fixarem as suas próprias normas relativamente aos veículos históricos, tais normas não devem ser mais rígidas que as que o veículo devia satisfazer inicialmente;

Considerando que, tendo em conta os efeitos de tais adaptações no sector em causa, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para atingir os objectivos pretendidos, nomeadamente a harmonização, a nível comunitário, das regras relativas ao controlo técnico, e para melhorar a segurança rodoviária; que tal não pode ser atingido, de modo adequado, isoladamente pelos Estados-membros;

Considerando que as disposições da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor, estabelecido ao abrigo do artigo 5ºB da Directiva 77/143/CEE,

⁽¹⁾ JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.

⁽²⁾ JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 68.

⁽³⁾ JO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37.

⁽⁴⁾ JO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21.

⁽⁵⁾ JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 63.

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

O anexo II da Directiva 77/143/CEE é alterado do seguinte modo:

Pontos para controlo/ensaio	Razões da não aprovação
1.2.1. Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo)	— Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas — O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo — Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação) — Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda — Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados
1.2.2. Eficiência	— Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes: Eficiência mínima de travagem Categoria 1 : 50 % ⁽¹⁾ Categoria 2 : 43 % ⁽²⁾ Categoria 3 : 40 % ⁽³⁾ Categoria 4 : 50 % Categoria 5 : 45 % ⁽⁴⁾ Categoria 6 : 50 % — Ou esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo ⁽⁵⁾
1.3.2. Eficiência	— Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % ⁽⁶⁾ da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas

⁽¹⁾ 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CEE como componente) [Directiva 88/194/CEE (JO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].

⁽²⁾ 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção de modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

⁽³⁾ 43 % para semi-reboques e reboques de lança de tracção matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção de modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

⁽⁴⁾ 50 % para os veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção de modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

⁽⁵⁾ Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em newton, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que o veículo é apresentado.

⁽⁶⁾ Relativamente aos veículos das categorias 2 e 5, o desempenho mínimo do travão secundário será 2,2 m/s² (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva 85/647/CEE).

1.4.2. Eficiência

- Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada da combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado. ».

Artigo 2º

Os Estados-membros aplicarão os procedimentos adequados no sentido de estabelecer, na medida do possível, que o comportamento funcional da travagem dos veículos matriculados no seu território satisfazem os requisitos especificados na Directiva 77/143/CEE.

Artigo 3º

Os Estados-membros podem exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais elevados e podem incluir o controlo em relação a massas em carga mais elevadas que os especificados no anexo II em relação aos veículos matriculados no seu território, desde que tais requisitos não excedam os valores aplicáveis para a recepção por modelo inicial do veículo.

Artigo 4º

Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, estabelecer as suas próprias normas de controlo em relação à eficiência de travagem dos veículos considerados como sendo de interesse histórico.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Janeiro de 1997. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 6º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Feito em Bruxelas, em 8 de Junho de 1994.

Pela Comissão

Marcelino OREJA

Membro da Comissão