

DIRECTIVA 94/23/CE DE LA COMISIÓN

de 8 de junio de 1994

por la que se modifica, con objeto de fijar las normas mínimas para el control de los sistemas de frenado de los vehículos, la Directiva 77/143/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a los controles técnicos de los vehículos de motor y de sus remolques

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 92/55/CEE⁽²⁾, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 5 *ter*,

Vista la Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques⁽³⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 91/422/CEE⁽⁴⁾,

Considerando que la Directiva 77/143/CEE establece que se efectúe periódicamente el control técnico de todas las categorías de vehículos enumeradas en su Anexo I;

Considerando que dicha Directiva establece la adopción por el Consejo de las directivas particulares necesarias para definir las normas y métodos mínimos para controlar los elementos enumerados en su Anexo II, así como la creación de un comité al que consulte la Comisión antes de adoptar las modificaciones necesarias para adaptar las normas y métodos definidos en las directivas particulares para el progreso técnico;

Considerando que la Directiva 77/143/CEE, modificada en particular por la Directiva 92/54/CEE del Consejo⁽⁵⁾, define las normas mínimas para el control de los sistemas de frenado de los vehículos;

Considerando que es necesario adaptar estas normas al progreso técnico, para incluir valores mínimos de eficacia del frenado, con objeto de garantizar, en la medida de lo posible, la seguridad de los vehículos en servicio por lo que respecta a la eficacia de sus frenos;

Considerando que, hasta que se armonicen los procedimientos y prácticas de control, los Estados miembros pueden decidir el procedimiento de control que utilicen

para comprobar si los vehículos cumplen los requisitos de frenado;

Considerando que todos los afectados por el control de vehículos admiten que el método de control y, en particular, el hecho de que el vehículo se controle estando total o parcialmente cargado o sin cargar, afecta al grado de confianza de los controladores en la aptitud técnica del sistema de frenado;

Considerando que la prescripción de los valores de referencia de la fuerza de frenado para diversas situaciones de carga en relación con cada modelo de vehículo ayudarían a restablecer esa confianza, y que la presente Directiva permite el control de acuerdo con este régimen como una alternativa al control de los valores de eficacia mínima para cada categoría de vehículo;

Considerando que se pretende volver a modificar esa Directiva para incluir una metodología de control más apropiada y armonizada;

Considerando que el campo de aplicación de la presente Directiva comprende principalmente los vehículos que hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en la Directiva 71/320/CEE, aunque se reconoce que determinados tipos de vehículos han sido aprobados según normas nacionales que pueden ser diferentes de las exigidas por la presente Directiva; que los Estados miembros pueden establecer sus propias normas de control con respecto a la eficacia de frenado para los vehículos considerados de interés histórico;

Considerando que, al tiempo que se reconoce el derecho de los Estados miembros a establecer sus propias normas para los vehículos históricos, dichas normas no deberán ser más severas que las que en principio el vehículo fue diseñado para cumplir;

Considerando que, dadas las consecuencias de dichas adaptaciones en el sector que nos ocupa, las medidas comunitarias establecidas por la presente Directiva resultan necesarias para alcanzar los objetivos planteados, principalmente, la armonización a escala comunitaria de las normas de control técnico y la mejora de la seguridad vial; que los Estados miembros por separado no pueden alcanzar este objetivo de forma satisfactoria;

Considerando que las disposiciones de la presente Directiva se atienen al dictamen del Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa al control técnico de los vehículos de motor constituido en virtud del artículo 5 *ter* de la Directiva 77/143/CEE,

⁽¹⁾ DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47.

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

⁽³⁾ DO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37.

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

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA :

Artículo 1

El Anexo II de la Directiva 77/143/CEE quedará modificado como sigue :

* Elementos que se controlarán	Causas del defecto
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	<ul style="list-style-type: none"> — Frenado inadecuado de una o más ruedas — Frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva — Progresión no gradual del frenado (agarre) — Retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas — Variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o la ovalidad de los tambores
1.2.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — Una relación de frenado conforme a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas del eje autorizadas, siempre que sea posible, inferior a los siguientes valores : <ul style="list-style-type: none"> Eficacia mínima de frenado Categoría 1 : 50 % ⁽¹⁾ Categoría 2 : 43 % ⁽²⁾ Categoría 3 : 40 % ⁽³⁾ Categoría 4 : 50 % Categoría 5 : 45 % ⁽⁴⁾ Categoría 6 : 50 % — O frenado inferior a los valores de referencia si éstos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo ⁽⁵⁾
1.3.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> — Para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % ⁽⁶⁾ del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas

⁽¹⁾ El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) [Directiva 88/194/CEE (DO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].

⁽²⁾ El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE (DO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽³⁾ El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽⁴⁾ El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

⁽⁵⁾ El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado expresado en newtons necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.

⁽⁶⁾ Para los vehículos de las categorías 2 y 5 el rendimiento secundario del freno mínimo será 2,2 m/s² (dado que el rendimiento secundario del freno no sufrió cambios en la Directiva 85/647/CEE).

1.4.2. Eficacia

- Para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos de motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo.»

Artículo 2

En la medida de lo posible, los Estados miembros aplicarán los procedimientos adecuados para que el rendimiento de los frenos de los vehículos matriculados en su territorio cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 77/143/CEE.

Artículo 3

En el caso de los vehículos matriculados en su territorio, los Estados miembros podrán exigir niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los recogidos en el Anexo II e incluir un control con cargas mayores de las especificadas en dicho Anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación original del vehículo.

Artículo 4

Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer sus propias normas de control de la eficacia de frenado en el caso de los vehículos considerados de interés histórico.

Artículo 5

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 1997. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando dichas disposiciones sean adoptadas por los Estados miembros, incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en el momento de su publicación oficial. El procedimiento para realizar dicha referencia será adoptado por los Estados miembros.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las disposiciones de su legislación nacional que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 1994.

Por la Comisión

Marcelino OREJA

Miembro de la Comisión