



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 28.3.2003  
COM(2003) 147 final

2003/0059 (COD)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas**

**(Versão Codificada)**

(apresentada pela Comissão)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. No contexto da «Europa dos Cidadãos», a Comissão dá grande importância à simplificação e à clareza do direito comunitário, a fim de o tornar mais acessível e compreensível para o cidadão, oferecendo-lhe novas possibilidades e reconhecendo-lhe direitos específicos que pode invocar a seu favor.

Todavia, este objectivo não poderá ser atingido enquanto subsistir um elevado número de disposições que, tendo sido alteradas várias vezes e com frequência de forma substancial, se encontram dispersas pelo acto original e pelos actos posteriores que o alteraram. Torna-se assim necessário um trabalho de investigação e de comparação de grande número de actos para identificar as normas vigentes.

Em consequência, a clareza e a transparência do direito comunitário dependem também da codificação da legislação alterada muitas vezes.

2. Pela sua decisão<sup>1</sup> de 1 de Abril de 1987, a Comissão deu instruções aos seus serviços no sentido de procederem à codificação dos actos legislativos o mais tardar após a sua décima alteração, salientando que se trata de uma regra de mínimo, já que os serviços deverão esforçar-se por codificar os textos por que são responsáveis a intervalos mais curtos, no interesse da clareza e de uma boa compreensão da legislação comunitária.

3. As conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Edimburgo, em Dezembro de 1992, confirmaram tais imperativos<sup>2</sup>, sublinhando a importância da codificação «porque proporciona segurança jurídica à legislação aplicável num determinado momento relativamente a uma questão específica».

A codificação deve ser efectuada respeitando integralmente o processo legislativo comunitário normal.

Posto que da codificação não pode resultar qualquer modificação substancial nos actos que dela são objecto, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão ajustaram, por acordo interinstitucional de 20 de Dezembro de 1994, um método de trabalho acelerado tendo em vista a adopção rápida dos actos codificados.

4. A presente proposta tem por objectivo codificar a Directiva 93/31/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas<sup>3</sup>. A nova directiva substituirá o acto que é objecto da operação de codificação,<sup>4</sup> respeitando totalmente a substância dos textos codificados e limitando-se a agrupá-los, sem quaisquer modificações que não sejam de ordem formal, exigidas pela própria operação de codificação.

---

<sup>1</sup> COM(1987) 868 PV.

<sup>2</sup> Ver Anexo 3 da Parte A das Conclusões.

<sup>3</sup> Inscrita no programa legislativo para 2002.

<sup>4</sup> Anexo II, parte A da presente proposta.

5. A presente proposta de codificação foi elaborada tendo por base a consolidação prévia, em todas as línguas oficiais, da Directiva 93/31/CEE e sua sucessiva alteração, através do sistema informático do Serviço de Publicações Oficiais das Comunidades Europeias. No que respeita aos artigos com nova numeração a correspondência entre a antiga e a nova numeração é dada num quadro que consta do Anexo III da directiva codificada.

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de [...]**

**relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas<sup>1</sup>,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social europeu<sup>2</sup>,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251º do Tratado<sup>3</sup>,

Considerando o seguinte:



- (1) A Directiva 93/31/CEE do Conselho de 14 de Junho de 1993, relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas<sup>4</sup> foi substancialmente alterada<sup>5</sup>. No interesse de salvaguarda da sua clareza e racionalidade a referida directiva deve ser codificada.

---

<sup>1</sup> JO L 225 de 10.8.1992, p. 72. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/7/CE do Conselho e do Parlamento Europeu (JO L 106 de 3.5.2000, p. 1).

<sup>2</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] de [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO L 188 de 29.7.1993, p. 19. Directiva alterada pela Directiva 2000/72/CE da Comissão (JO L 300 de 29.11.2000, p. 18).

<sup>5</sup> Ver Parte A do Anexo II.

---

↓ 93/31/CEE Considerando (1)

- (2) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual é assegurada a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais. Importa adoptar as medidas adequadas para este efeito.

---

↓ 93/31/CEE Considerando (2)

- (3) Os veículos a motor de duas rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito ao descanso, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro. Pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade.

---

↓ 93/31/CEE Considerando (3)

- (4) Esses entraves ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais.

---

↓ 93/31/CEE Considerando (4)  
(adaptado)

- (5) O estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas ao descanso dos veículos a motor de duas rodas é necessário para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/61/CEE. ☒ A essa directiva se substitui a Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup>, com efeitos a partir de 9 de Novembro de 2003. ☒

---

↓ 93/31/CEE Considerando (5)

- (6) Dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo. Esses objectivos não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente.

---

↓

- (7) A presente Directiva não deve afectar os deveres dos Estados-membros em relação aos prazos de transposição para o direito nacional e de início de aplicação que constam da Parte B do Anexo II,

---

<sup>6</sup> JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

ADOPTARAM A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A presente directiva aplica-se ao descanso de qualquer modelo de veículo de duas rodas como definido no artigo 1.º da Directiva [92/61/CEE].

*Artigo 2.º*

O processo para a concessão da homologação no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva [92/61/CEE, nos capítulos II e III,] respectivamente.

*Artigo 3.º*

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições do Anexo I serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE<sup>7</sup>.

*Artigo 4.º*

Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições fundamentais de direito interno que adoptarem no domínio da presente directiva.

---

<sup>7</sup> JO L 42 de 23.2.1970, p. 1.



*Artigo 5.º*

É revogada a Directiva 93/31/CEE, tal como alterada pela Directiva mencionada na Parte A do Anexo II, sem prejuízo dos deveres dos Estados-membros em relação aos prazos de transposição para o direito nacional e de início de aplicação das directivas mencionadas na Parte B do Anexo II.

As remissões feitas para a Directiva revogada devem entender-se como feitas para a presente Directiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência que consta do Anexo III.

*Artigo 6.º*

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

---

 93/31/CEE Artigo 5

*Artigo 7.º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*  
[...]

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
[...]

## ANEXO I

### 1. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- 1.1. «descanso», um dispositivo, solidamente fixado ao veículo, por meio do qual este pode ser mantido na posição de estacionamento vertical (ou quase vertical) quando é deixado imobilizado pelo seu condutor;
- 1.2. «descanso lateral», um descanso que, quando colocado ou rodado para a posição aberta, sustenta o veículo sobre um único lado, deixando as duas rodas em contacto com a superfície de apoio;
- 1.3. «descanso central», um descanso que, quando colocado na posição aberta, sustenta o veículo fornecendo uma ou várias bases de contacto entre o veículo e a superfície de apoio de um lado e do outro do plano longitudinal médio do veículo;
- 1.4. «inclinação transversal (it)», o declive, expresso em percentagem, da superfície de apoio real, estando a intersecção do plano longitudinal médio do veículo com a superfície de apoio perpendicular à linha de maior declive (figura 1);
- 1.5. «inclinação longitudinal (il)», o declive, expresso em percentagem, da superfície de apoio real, estando o plano longitudinal médio do veículo paralelo à linha de maior declive (figura 2);
- 1.6. «plano longitudinal médio do veículo», o plano longitudinal de simetria da roda traseira do veículo.

### 2. PRESCRIÇÕES GERAIS

- 2.1. Os veículos de duas rodas devem estar equipados com pelo menos um descanso, a fim de assegurar a sua estabilidade quando imobilizados (por exemplo, quando em estacionamento) e não mantidos numa posição estática por uma pessoa ou meios externos. Os veículos com rodas duplas não devem estar equipados com descansos mas devem cumprir as disposições do ponto 6.2.2 na condição «parque» (travão de estacionamento apertado).
- 2.2. O descanso deve ser quer um descanso lateral quer um descanso central quer ambos.
- 2.3. Para colocar o descanso na posição fechada ou de marcha, quando for articulado à parte inferior do veículo ou estiver em baixo deste, a(s) extremidade(s) exterior(es) do descanso deve(m)-se deslocar para a retaguarda do veículo.

### **3. PRESCRIÇÕES ESPECIAIS**

#### **3.1. Descanso lateral**

3.1.1. O descanso lateral deve:

3.1.1.1. poder sustentar o veículo de modo a assegurar a sua estabilidade lateral, esteja o veículo sobre uma superfície de apoio horizontal ou num declive, a fim de evitar que se incline mais com demasiada facilidade (e, portanto, bascule em torno do ponto de apoio constituído pelo descanso lateral) ou que seja levado demasiado facilmente à posição vertical e além dela (e, portanto, bascule para o lado oposto do descanso lateral);

3.1.1.2. poder sustentar o veículo de modo a assegurar um posicionamento estável quando este estiver colocado num declive, nos termos do ponto 6.2.2.;

3.1.1.3. poder dobrar-se automaticamente para a retaguarda em posição fechada ou de marcha:

3.1.1.3.1. quando o veículo voltar à sua posição normal (vertical) de condução ou

3.1.1.3.2. quando o veículo avançar na sequência de uma acção deliberada do condutor;

3.1.1.4. não obstante as disposições do ponto 3.1.1.3 acima, ser concebido e construído de modo tal que não se feche automaticamente se o ângulo de inclinação for modificado inopinadamente (por exemplo, quando o veículo for ligeiramente empurrado por terceiros ou pelo deslocamento de ar resultante da passagem de um veículo):

3.1.1.4.1. uma vez colocado em posição aberta ou de estacionamento,

3.1.1.4.2. estando o veículo inclinado, a fim de levar a extremidade exterior do descanso lateral ao contacto com o solo, e

3.1.1.4.3. sendo o veículo deixado em posição de estacionamento sem vigilância.

3.1.2. As prescrições do ponto 3.1.1.3 acima não são exigidas se o veículo for concebido de modo tal que não possa ser movido pelo motor quando o descanso lateral estiver na posição aberta.

#### **3.2. Descanso central**

3.2.1. O descanso central deve:

3.2.1.1. poder sustentar o veículo quer com uma roda ou as duas rodas em contacto com a superfície de apoio quer sem que as rodas estejam em contacto com essa superfície de modo a assegurar a estabilidade do veículo:

3.2.1.1.1. numa superfície de apoio horizontal,

3.2.1.1.2. em condições de inclinação,

3.2.1.1.3. num declive, nos termos do ponto 6.2.2.;

- 3.2.1.2. poder dobrar-se automaticamente para a retaguarda em posição fechada ou de marcha:
- 3.2.1.2.1. quando o veículo se deslocar para a frente de modo a afastar o descanso central da superfície de apoio.
- 3.2.2. As prescrições do ponto 3.2.1.2 acima não são exigidas se o veículo for concebido de modo tal que não possa ser movido pelo motor quando o descanso central estiver na posição aberta.

#### **4. OUTRAS PRESCRIÇÕES**

- 4.1. Os veículos podem, além disso, estar equipados com um avisador luminoso claramente perceptível pelo condutor sentado na posição de condução e que, quando o contacto de ignição estiver ligado, se acenda e permaneça aceso até que o descanso se encontre na posição fechada ou de marcha.
- 4.2. Os descansos devem estar equipados com um sistema de retenção que os mantenha em posição fechada ou de marcha. Tal sistema pode ser constituído:
- quer por dois dispositivos independentes, tais como duas molas distintas ou uma mola e um dispositivo de retenção, como, por exemplo, um «clip»,
  - quer por um dispositivo único que deve poder funcionar sem avaria durante, pelo menos:
    - 10 000 ciclos de utilização normal, se o veículo estiver equipado com dois descansos,
    - ou 15 000 ciclos de utilização normal, se o veículo estiver equipado com um único descanso.

#### **5. ENSAIOS DE ESTABILIDADE**

- 5.1. Para determinar a capacidade de manter o veículo numa condição estável, como especificado nos pontos 3 e 4, devem ser efectuados os ensaios seguintes:

##### **5.2. estado do veículo**

- 5.2.1. o veículo deve ser apresentado com a sua massa em ordem de marcha,
- 5.2.2. os pneumáticos devem estar cheios à pressão recomendada pelo fabricante para esse estado,
- 5.2.3. a transmissão deve estar no ponto morto ou, se se tratar de uma transmissão automática, na posição «parking» se existir,
- 5.2.4. se o veículo estiver equipado com travão de estacionamento, este deve estar accionado,

5.2.5. a direcção deve-se encontrar na posição de bloqueamento. Se a direcção puder ser bloqueada quando estiver virada quer para a esquerda quer para a direita, é necessário efectuar os ensaios nas duas posições;

### **5.3. terreno de ensaio**

5.3.1. pode-se utilizar, para os ensaios referidos no ponto 6.1 a seguir, um terreno plano, horizontal, de superfície dura, seca e limpa;

### **5.4. material de ensaio**

5.4.1. para os ensaios referidos no ponto 6.2 a seguir, é necessário utilizar uma plataforma de estacionamento,

5.4.2. a plataforma de estacionamento deve ser uma superfície rígida, plana, rectangular e capaz de sustentar o veículo sem flectir de modo sensível,

5.4.3. a superfície da plataforma de estacionamento deve ser suficientemente antiderrapante para impedir que o veículo deslize sobre a superfície de apoio durante os ensaios de inclinação ou de declive,

5.4.4. a plataforma de estacionamento deve ser construída de modo a poder tomar pelo menos a inclinação transversal (it) e a inclinação longitudinal (il) prescritas no ponto 6.2.2.

## **6. PROCEDIMENTOS DE ENSAIO**

### **6.1. Estabilidade sobre uma superfície de apoio horizontal (ensaio relativo ao ponto 3.1.1.4).**

6.1.1. Encontrando-se o veículo no terreno de ensaio, coloca-se o descanso lateral na posição aberta ou de estacionamento e deixa-se o veículo repousar sobre o descanso lateral.

6.1.2. Desloca-se o veículo de modo a aumentar de três graus o ângulo formado pelo plano longitudinal médio e a superfície de apoio (levando o veículo para a posição vertical).

6.1.3. Na sequência desse movimento, o descanso lateral não deve voltar automaticamente à posição fechada ou de marcha.

### **6.2. Estabilidade sobre uma superfície inclinada (ensaios relativos aos pontos 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 e 3.2.1.1.3).**

6.2.1. Coloca-se o veículo na plataforma de estacionamento com o descanso lateral e, separadamente, com o descanso central colocados em posição aberta ou de estacionamento e deixa-se o veículo repousar sobre o descanso.

---

↓ 2000/72/CE Artigo 1

- 6.2.2. Dá-se à plataforma de estacionamento a inclinação transversal (IT) mínima e, de seguida e separadamente, a inclinação longitudinal (IL) mínima, de acordo com o seguinte quadro:

Inclinação	Descanso lateral		Descanso central	
	Ciclomotor	Motociclo	Ciclomotor	Motociclo
it (esquerda e direita)	5 %	6 %	6 %	8 %
il ascendente	5 %	6 %	6 %	8 %
il descendente	6 %	8 %	12 %	14 %

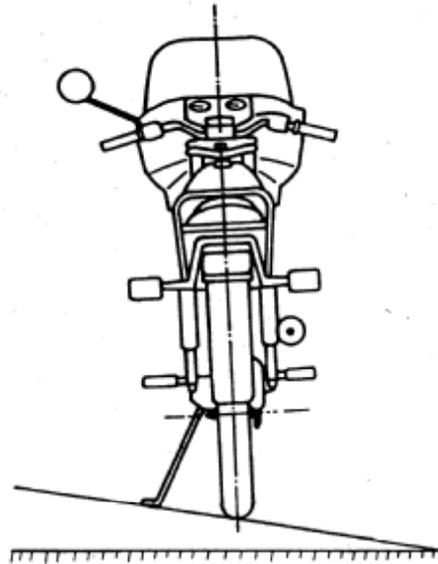
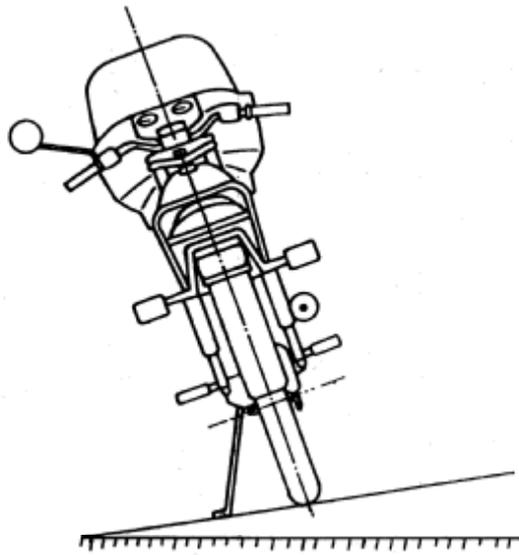
Ver figuras 1a, 1b e 2 seguintes.

---

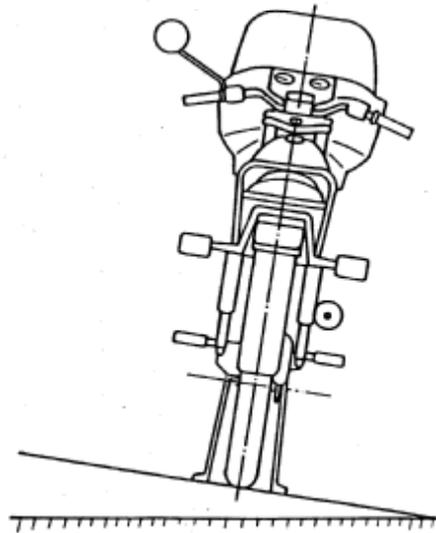
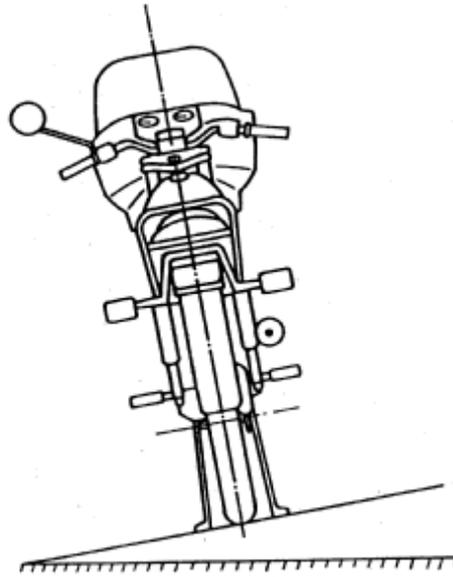
↓ 93/31/CEE

- 6.2.3. No caso de um veículo, colocado numa plataforma de estacionamento inclinada, repousar no descanso central e numa roda apenas e puder ser mantido nessa posição com o descanso central e quer a roda dianteira quer a roda traseira em contacto com a superfície de apoio e desde que se satisfaçam as outras prescrições deste ponto, os ensaios acima descritos devem ser feitos unicamente com o veículo a repousar no descanso central e na roda traseira.
- 6.2.4. Estando a plataforma de estacionamento inclinada segundo cada um dos declives prescritos e estando as prescrições precedentes devidamente observadas, o veículo deve permanecer estável.
- 6.2.5. Em vez deste procedimento, é admitido dispor previamente a plataforma de estacionamento segundo os declives prescritos antes de o veículo ser colocado em posição.

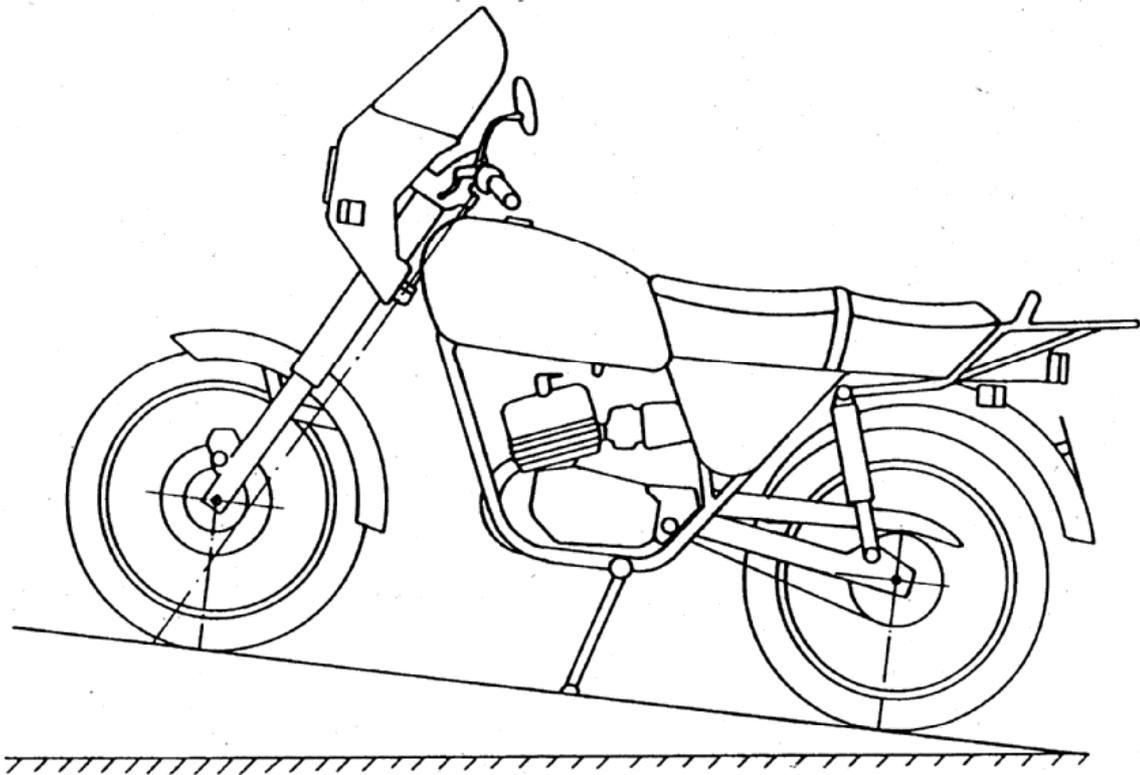
*Figura 1a*  
**Inclinação transversal (it)**



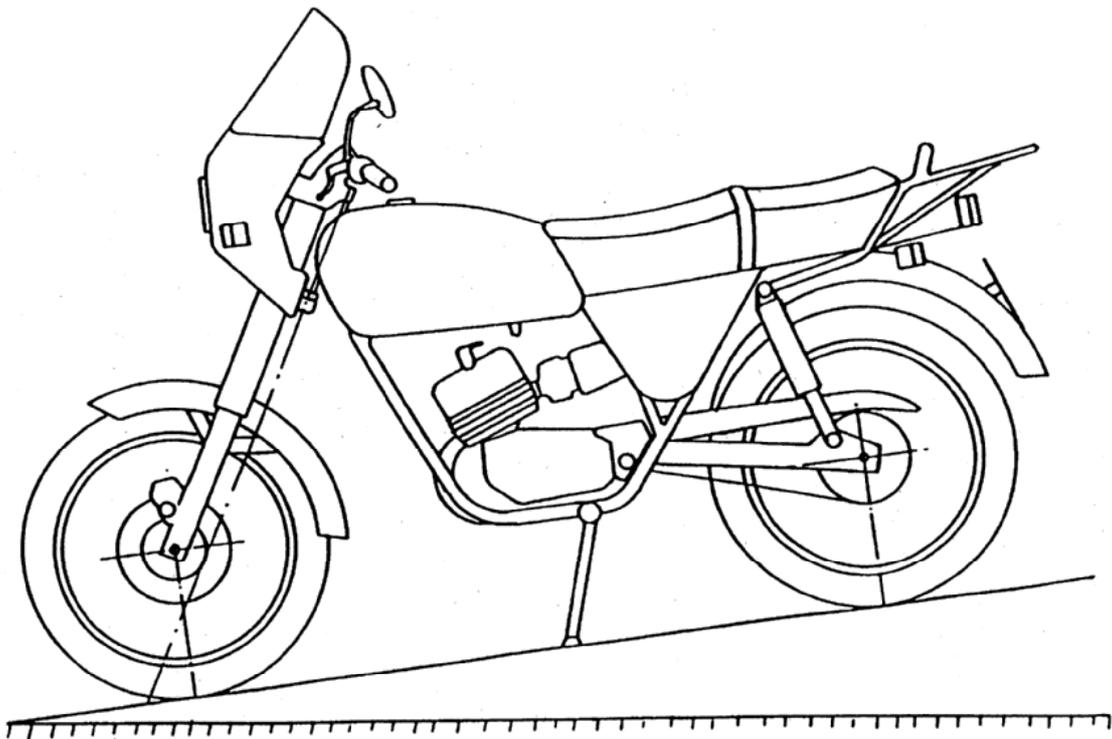
*Figura 1b*  
**Inclinação transversal (it)**



*Figura 2*  
**Inclinação longitudinal (il) ascendente**



**Inclinação longitudinal (il) descendente**



*Apêndice I*

**Ficha de informações no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas**

(a juntar ao pedido de homologação no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente): .....

O pedido de homologação, no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no Anexo II da Directiva 92/61/CEE, secção A, nos pontos:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4 a 0.6,
- 2.1,
- 2.1.1,

e secção B, no ponto 1.3.1.

Apêndice 2

Indicação da administração

Certificado de homologação no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas

MODELO

Relatório nº ..... do serviço técnico ..... em ..... de ..... de .....

Número da homologação: ..... Número da extensão: .....

1. Marca de fábrica ou denominação comercial do veículo: .....
2. Modelo do veículo: .....
3. Nome e morada do fabricante: .....
4. Nome e morada do eventual mandatário: .....
5. Veículo apresentado ao ensaio em: .....
6. A homologação é concedida/recusada (<sup>1</sup>).
7. Local: .....
8. Data: .....
9. Assinatura: .....

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.



## **ANEXO II**

### **Parte A**

#### **Directiva revogada e sua modificação** (referidas no artigo 5.º)

Directiva 93/31/CEE do Conselho (JO L 188 de 29.7.1993, p. 19)

Directiva 2000/72/CE da Comissão (JO L 300 de 29.11.2000, p. 18)

### **Parte B**

#### **Prazos de transposição para o direito nacional e de início de aplicação** (referidos no artigo 15.º)

Directiva	Data limite de transposição	Data de início de aplicação
93/31/CEE	14 de Dezembro de 1994	14 de Junho de 1995 <sup>1</sup>
2000/72/CEE	31 de Dezembro de 2001	1 de Janeiro de 2002 <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> A partir da data referida, os Estados-membros não podem proibir, por razões relacionadas com o descanso, a primeira entrada em circulação dos veículos conformes com a presente Directiva. Ver Artigo 4, pt. 1, 3º parág. da Directiva 93/31/CEE.

<sup>2</sup> Art. 2 da Directiva 2000/72/CE:

1. A partir de 1 de Janeiro de 2002, os Estados-Membros não podem, por motivos relacionados com o descanso:
  - indeferir a recepção CE de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, nem
  - proibir a matrícula, venda ou entrada em circulação de veículos a motor de duas ou três rodas, se o descanso satisfizer aos preceitos da Directiva 93/31/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.
2. A partir de 1 de Julho de 2002, Os Estados-Membros deixarão de conceder a recepção CE a um novo modelo de veículo a motor de duas rodas por motivos relacionados com o descanso, se não estiverem preenchidos os requisitos da Directiva 93/31/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

### ANEXO III

#### QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 93/31/CEE	Presente Directiva
Artigos 1º – 3º	Artigos 1º – 3º
Artigo 4º (1)	–
Artigo 4º (2)	Artigo 4º
–	Artigo 5º
–	Artigo 6º
Artigo 5º	Artigo 7º
Anexo	Anexo I
Apêndice 1	Apêndice 1
Apêndice 2	Apêndice 2
–	Anexo II
–	Anexo III