

## II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

## CONSELHO

## DIRECTIVA DO CONSELHO

de 13 de Abril de 1989

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à protecção lateral (guardas laterais) de determinados veículos a motor e seus reboques

(89/297/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100ºA,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Em cooperação com o Parlamento Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(3)</sup>,

Considerando que é necessário aprovar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno ao longo de um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que as prescrições técnicas a que devem obedecer os veículos por força das legislações nacionais dizem respeito, nomeadamente, às protecções laterais dos veículos a motor e seus reboques;

Considerando que estas prescrições diferem de um Estado-membro para outro; que daí resulta a necessidade de que sejam adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros, quer em complemento quer em substituição das suas regulamentações actuais, tendo em vista, nomeadamente, permitir a aplicação, a cada modelo de veículo, do processo de recepção por tipo CEE que é objecto da Directiva

70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques <sup>(4)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 87/403/CEE <sup>(5)</sup>;

Considerando que, para aumentar a segurança rodoviária, é necessário equipar com protecções laterais todos os veículos pertencentes às categorias de pesos mais elevados, a fim de dar aos utentes da estrada não protegidos (peões, ciclistas, motociclistas) protecção eficaz contra o risco de queda sob uma parte lateral desses veículos;

Considerando que é conveniente, por razões práticas, prever prazos de aplicação diferentes para novas recepções por tipo e para todos os novos veículos;

Considerando que a aproximação das legislações nacionais respeitantes aos veículos a motor implica um reconhecimento recíproco pelos Estados-membros dos controlos efectuados por cada um deles com base nas prescrições comuns,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Para efeitos do disposto na presente directiva entende-se por «veículo» qualquer veículo a motor das categorias N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub> e os reboques das categorias O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>, definidas no Anexo I da Directiva 70/156/CEE, destinados a transitar na estrada, com ou sem carroçaria, e com uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/h.

<sup>(1)</sup> JO nº C 265 de 5. 10. 1987, p. 21.

<sup>(2)</sup> JO nº C 94 de 11. 4. 1988, p. 23.

<sup>(3)</sup> JO nº C 80 de 28. 3. 1988, p. 17.

<sup>(4)</sup> JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO nº L 220 de 8. 8. 1987, p. 44.

*Artigo 2º*

1. Os Estados-membros não podem recusar a recepção CEE nem a recepção de âmbito nacional de um veículo por motivos relacionados com a protecção lateral, se esse veículo corresponder às prescrições do anexo da presente directiva.

2. Os Estados-membros não podem recusar ou proibir a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com a sua protecção lateral, se esse veículo corresponder às prescrições do anexo da presente directiva.

*Artigo 3º*

O Estado-membro que tiver procedido à recepção CEE tomará as medidas necessárias para ser informado de qualquer modificação de um dos elementos ou de uma das características referidos no anexo. As autoridades competentes desse Estado-membro decidirão se devem ser efectuados novos ensaios do modelo de veículo modificado, acompanhados por um novo relatório. Se os ensaios revelarem que as prescrições da presente directiva não foram cumpridas, a modificação não será autorizada.

*Artigo 4º*

1. A partir de 1 de Junho de 1990, os Estados-membros:

- deixam de poder emitir o documento previsto no nº 1, terceiro travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE, em relação a um modelo de veículo cujas partes que assegurem a protecção lateral não correspondam às prescrições da presente directiva,
- devem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo cujas partes que assegurem a protecção lateral não correspondam às prescrições da presente directiva.

2. A partir de 1 de Maio de 1991, os Estados-membros podem proibir a primeira entrada em circulação dos veículos cujas partes que assegurem a protecção lateral não correspondam às prescrições da presente directiva.

*Artigo 5º*

As alterações necessárias para adaptar as prescrições do anexo da presente directiva ao progresso técnico serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 13º da Directiva 70/156/CEE.

*Artigo 6º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar em 30 de Outubro de 1989. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Os Estados-membros garantirão a comunicação à Comissão do texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio da presente directiva.

*Artigo 7º*

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 13 de Abril de 1989.

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
P. SOLBES

## ANEXO

## PRESCRICÖES TÉCNICAS RELATIVAS À PROTECCÃO LATERAL

## 1. Prescrições gerais e definições

- 1.1. Todos os veículos das categorias N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> devem ser fabricados e/ou equipados, quando se encontrem completos, de modo a oferecerem aos utentes não protegidos da estrada (peões, ciclistas, motociclistas) uma protecção eficaz contra o risco de queda sob uma parte lateral desse veículo e de serem atropelados pelas rodas <sup>(1)</sup>

A presente directiva não se aplica aos:

- tractores de semi-reboques,
- reboques especialmente concebidos e construídos para o transporte de cargas muito longas de comprimento indivisível, tais como madeira, barras de aço, etc.,
- veículos concebidos e construídos para fins especiais, e que não seja possível, por razões práticas, equipar com protecções laterais.

- 1.2. Considera-se que um veículo satisfaz as exigências do ponto 1.1 se as suas partes laterais assegurarem uma protecção conforme às disposições dos pontos seguintes.

## 1.3. Definições

## 1.3.1. Modelo do veículo no que respeita à protecção lateral

Entende-se por «modelo de veículo no que respeita à protecção lateral» os veículos que não apresentem entre si diferenças quanto aos elementos seguintes:

Largura do eixo da retaguarda, estrutura, dimensões, forma e materiais da carroçaria e do quadro, características da suspensão do veículo, desde que tenham influência sobre as prescrições do ponto 2.

- 1.3.2. Por «massa sem carga» entende-se o peso do veículo em condições de funcionamento, sem ocupantes nem carga, mas abastecido de combustível, líquido refrigerante, lubrificante, ferramentas e roda sobressalente, se fizer parte do equipamento de base fornecido pelo construtor de veículo.

## 1.4. Posicionamento do veículo

Para o ensaio de conformidade com as especificações técnicas estabelecidas no ponto 2, o veículo deve ser colocado do seguinte modo:

- sobre uma superfície horizontal e plana,
- as rodas de direcção na posição direita,
- sem carga,
- os semi-reboques sobre os seus apoios, com a superfície de carga na horizontal.

## 2. Protecção lateral assegurada por um dispositivo específico (guardas laterais)

- 2.1. O dispositivo não deve aumentar a largura total do veículo e a parte principal da sua superfície exterior não deve estar mais de 120 mm para dentro em relação ao plano mais exterior (largura máxima) do veículo. A sua extremidade anterior pode ser virada para dentro em alguns veículos, nos termos dos pontos 2.4.2 e 2.4.3. A extremidade posterior não deve estar mais de 30 mm para dentro em relação à aresta mais exterior dos pneus da retaguarda (excluindo qualquer abaulamento dos pneus junto ao solo), pelo menos, nos últimos 250 mm.

- 2.2. A superfície externa do dispositivo deve ser lisa, substancialmente plana ou horizontalmente ondulada e, tanto quanto possível, contínua desde a parte da frente até à retaguarda; as partes adjacentes podem, todavia, sobrepor-se, desde que a aresta de sobreposição esteja virada para a retaguarda ou para baixo, ou pode ser deixada uma folga de não mais de 25 mm, medidos longitudinalmente, desde que a parte de trás não sobressaia em relação à parte da frente; parafusos ou rebites com cabeça de tremço podem sobressair para além da superfície até uma distância não superior a 10 mm, e outras peças podem também sobressair na mesma distância, desde que sejam lisas e arredondadas de modo semelhante; todas as arestas e cantos externos serão arredondados com um raio não inferior a 2,5 mm (ensaiados nos termos da Directiva 74/483/CEE) <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> A presente directiva não impede que qualquer país aplique outras prescrições para os elementos do veículo à frente das rodas dianteiras e à retaguarda das rodas traseiras.

<sup>(2)</sup> JO nº L 266 de 2. 10. 1974, p. 4.

- 2.3. O dispositivo pode ser constituído por uma superfície plana contínua, por uma ou mais barras horizontais, ou por uma combinação de superfícies e barras; quando forem utilizadas barras, estas não devem estar separadas mais de 300 mm nem terem menos de
- 50 mm de altura para as categorias N<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>,
  - 100 mm de altura e serem substancialmente planas, para as categorias N<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>; as combinações de superfícies e barras devem formar uma guarda lateral contínua sujeita, todavia, às disposições do ponto 2.2.
- 2.4. A *aresta anterior* da guarda lateral deve ser construída do seguinte modo:
- 2.4.1. Deve estar localizada:
- 2.4.1.1. Num veículo a motor: não mais do que 300 mm atrás do plano vertical transversal tangente à parte mais posterior do pneumático da roda imediatamente à frente da protecção;
- 2.4.1.2. Num reboque com barra de tracção: não mais do que 500 mm atrás do plano definido no ponto 2.4.1.1;
- 2.4.1.3. Num semi-reboque: não mais do que 250 mm atrás do plano médio transversal do apoio, se existir, mas, em qualquer caso, a distância da aresta anterior ao plano transversal que passa pelo eixo da cavilha de engate na sua posição mais à retaguarda não deve exceder 2,7 m.
- 2.4.2. Se a aresta anterior ficar em espaço aberto, deve ser constituída por um elemento vertical contínuo a toda a altura da protecção; as faces externa e anterior deste elemento devem medir pelo menos 50 mm para trás e estar voltadas 100 mm para dentro, no caso de N<sub>2</sub> e O<sub>3</sub>, e pelo menos 100 mm para trás e estar voltadas 100 mm para dentro, no caso de N<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.
- 2.4.3. Num veículo a motor em que a distância de 300 mm referida no ponto 2.4.1.1 fique dentro da cabina, a guarda deve ser construída de modo a encontrar os painéis da cabina e, se necessário, ser virada para dentro com um ângulo não superior a 45°. É admitida uma folga longitudinal de 100 mm entre a aresta anterior e os painéis de cabina no caso de cabinas suspensas ou basculantes. Neste caso não se aplica o disposto no ponto 2.4.2.
- 2.4.4. Num veículo a motor em que a distância de 300 mm referida no ponto 2.4.1.1 fique atrás da cabina e a guarda lateral se prolongue para a frente conforme indicado no ponto 2.4.3, se o fabricante o entender, devem-se cumprir as disposições do ponto 2.4.3.
- 2.5. A *aresta posterior* da guarda lateral não deve estar mais de 300 mm à frente do plano vertical transversal, tangente à parte mais anterior do pneumático da roda imediatamente atrás; não é necessário um elemento vertical contínuo na aresta da traseira.
- 2.6. A *aresta inferior* da guarda lateral não deve estar em nenhum ponto mais do que 550 mm acima do solo.
- 2.7. A *aresta superior da guarda* não deve estar mais do que 350 mm abaixo da parte da estrutura do veículo que é intersectada ou tocada por um plano vertical tangente à superfície externa dos pneumáticos, excluindo qualquer abaulamento próximo do solo, excepto nos seguintes casos:
- 2.7.1. Quando o plano indicado no ponto 2.7 não intersectar a estrutura do veículo, a aresta superior deve ficar ao nível da superfície da plataforma de carga, ou a 950 mm do solo, conforme a dimensão que for menor;
- 2.7.2. Quando o plano referido no ponto 2.7 intersectar a estrutura do veículo a um nível superior a 1,3 m acima do solo, a aresta superior da guarda lateral não deve ficar menos de 950 mm acima do solo;
- 2.7.3. Num veículo especialmente concebido e construído, e não meramente adaptado, para o transporte de contentores ou de uma caixa desmontável, a aresta superior da guarda pode ser determinada de acordo com os pontos 2.7.1 e 2.7.2 acima, sendo o contentor ou a caixa considerados como parte do veículo.
- 2.8. As guardas laterais devem ser essencialmente rígidas, estar firmemente fixadas (não devem ser possíveis desapertos produzidos por vibração devido à utilização normal do veículo) e, excepto no que respeita às peças enumeradas no ponto 2.9, feitas de metal ou qualquer outro material adequado.
- A guarda lateral será considerada adequada se for capaz de suportar uma força estática horizontal de 1 KN aplicado perpendicularmente a qualquer parte da sua superfície exterior pelo centro de um arlete cuja face seja circular e plana, com 220 mm ± 10 mm de diâmetro, e se a deformação da guarda sob carga não for então maior do que:
- 30 mm nos últimos 250 mm de comprimento da guarda na parte de trás do veículo, e
  - 150 mm na parte restante da guarda.

- 2.8.1. A especificação acima indicada pode ser verificada por meio de cálculos.
- 2.9. Podem ser incorporados na protecção lateral desde que respeitem as dimensões prescritas pela presente directiva os componentes permanentemente fixados ao veículo, como a caixa da bateria, reservatórios de ar, depósitos de combustível, lâmpadas, reflectores, rodas sobressalentes e caixas de ferramentas. No que respeita a folgas, aplicam-se as disposições do ponto 2.2.
- 2.10. A guarda lateral não pode ser utilizada para a fixação de tubos dos travões, de ar ou hidráulicos.
3. *Em derrogação* às disposições constantes dos pontos anteriores, os veículos dos seguintes modelos apenas devem obedecer às prescrições indicadas para cada caso específico:
- 3.1. Os *reboques telescópicos* devem obedecer a todas as prescrições do ponto 2 quanto fechados no seu comprimento mínimo; quando o reboque estiver estendido, as guardas laterais devem obedecer às prescrições dos pontos 2.6, 2.7 e 2.8, e ou as do ponto 2.4 ou as do ponto 2.5, mas não necessariamente a ambas; com o reboque no seu comprimento máximo não deve haver folgas no comprimento das guardas de segurança;
- 3.2. Os *veículos-cisterna*, isto é, os veículos concebidos unicamente para o transporte de substâncias fluidas num reservatório fechado permanentemente instalado no veículo e equipado com ligações para tubagens de carga ou descarga, devem ser equipados com guardas laterais que obedeçam, tanto quanto for possível, a todas as prescrições do ponto 2; só se pode renunciar ao seu cumprimento rigoroso quando requisitos operacionais o exijam;
- 3.3. Nos veículos equipados com *apoios extensíveis* destinados a reforçar a estabilidade durante as operações de carga, descarga ou outras para as quais o veículo esteja concebido, a guarda lateral pode ser instalada com folgas adicionais, quando forem necessárias para permitir a extensão dos apoios.
- 3.4. São admitidas folgas na guarda lateral para permitir a passagem e o tencionamento dos cabos de fixação nos veículos equipados com pontos de ancoragem destinados a transportes do tipo *roll on — roll off*.
4. Se as partes laterais do veículo forem concebidas e/ou equipadas de modo a que os diversos componentes juntos, pela sua forma e características, obedeçam às prescrições do ponto 2, esses componentes podem ser considerados como substituindo as guardas laterais.
5. **Pedido de recepção CEE**
- 5.1. O pedido de recepção CEE de um modelo de veículo no que respeita à guarda lateral deve ser apresentado pelo construtor do veículo ou pelo seu representante autorizado.
- 5.2. Deve ser acompanhado dos documentos a seguir indicados, em triplicado, e das seguintes informações:
- 5.2.1. Uma descrição do veículo do ponto de vista dos critérios referidos no ponto 1.4.1, juntamente com desenhos cotados e quer fotografias quer vistas explodidas das partes laterais do veículo. Devem ser indicados os números e/ou símbolos identificativos do modelo de veículo.
- 5.2.2. Uma descrição técnica das peças que asseguram a protecção lateral, acompanhada de informações suficientemente pormenorizadas.
- 5.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pelos ensaios de recepção um veículo representativo do modelo a receber.
6. **Recepção CEE**
- 6.1. A ficha de recepção CEE para um modelo de veículo deve ser acompanhada de um anexo elaborado de acordo com o modelo apresentado em apêndice à presente directiva.

Apêndice

MODELO

[Formato máximo: A4 (210 x 297 mm)]

e . . .

(<sup>1</sup>)

**ANEXO À FICHA DE RECEPÇÃO CEE DE UM VEÍCULO NO QUE RESPEITA À SUA PROTECÇÃO LATERAL**

*(Nº 2 do artigo 4º e artigo 10º da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques)*

Número de recepção CEE: ..... Extensão: .....

1. Marca de fabrico ou comercial do veículo: .....
2. Modelo do veículo e categoria: .....
3. Nome e morada do construtor: .....  
.....
4. Se for caso disso, nome e morada do mandatário do construtor: .....
5. Características das peças que asseguram a protecção lateral: .....
6. Veículo apresentado à recepção CEE em: .....
7. Serviço técnico responsável pelos ensaios de recepção CEE: .....
8. Data do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico: .....
9. Nº do relatório de ensaio emitido pelo serviço técnico: .....
10. Se for caso disso, razão(razões) para extensão da recepção CEE: .....
11. A recepção CEE/extensão, no que respeita à protecção lateral, é concedida/recusada (<sup>2</sup>)
12. Local: .....
13. Data: .....
14. Assinatura: .....
15. Em anexo, uma lista de documentos que constituem o processo de recepção CEE, depositados junto da autoridade competente que concedeu a recepção; pode-se obter uma cópia a pedido.
16. Observações eventuais: .....  
.....  
.....

(<sup>1</sup>) Indicação da autoridade administrativa.  
(<sup>2</sup>) Riscar a menção inútil.

*Exemplo*

DIRECTIVA 89/297/CEE

RECEPÇÃO CEE/EXTENSÃO Nº: .....

MODELO: .....

## Lista dos documentos anexos

Número total de páginas do processo : 9  
Número de páginas da descrição técnica: 4  
Número de páginas de desenhos : 4  
Número de fotografias : 1

	Página
— Generalidades .....	1
— Descrição geral do veículo .....	2
— Pesos e dimensões .....	2
— Descrição da guarda lateral .....	3

## Desenhos e fotografias fornecidos:

- desenho(s) da instalação do dispositivo: 031.3.046 (2 páginas A4)  
031.3.047 (2 páginas A5)
- fotografia(s): 031.13.027 (1)

Todos os documentos, desenhos e fotografias devem ostentar o número de recepção CEE/extensão.

---