

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/78/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 13 de Julho de 2009

relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas

(versão codificada)

(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, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

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 ⁽³⁾, foi alterada de modo substancial ⁽⁴⁾. Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação da referida directiva.

(2) A Directiva 93/31/CEE é uma das directivas específicas do sistema de homologação CE previsto na Directiva 92/61/CEE do Conselho, de 30 de Junho de 1992, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas, substituída pela Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽⁵⁾, e estabelece as regras técnicas relativas à concepção e à construção dos veículos a motor de duas rodas no que respeita ao descanso. Estas regras técnicas visam a aproximação das legislações dos Estados-Membros, tendo em vista a aplicação, para cada tipo de veículo, do processo de homologação CE, previsto pela Directiva 2002/24/CE. Por conseguinte, as disposições da Directiva 2002/24/CE relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas de veículos aplicam-se à presente directiva.

(3) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, a homologação CE de componentes no que diz respeito ao descanso dos veículos a motor de duas rodas, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão e efeitos da acção, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(4) A presente directiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas, indicados na parte B do anexo II,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva aplica-se ao descanso de qualquer modelo de veículo a motor de duas rodas referido no artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE.

Artigo 2.º

O procedimento de homologação CE de componentes 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 nos capítulos II e III da Directiva 2002/24/CE.

Artigo 3.º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as disposições do anexo I são aprovadas pelo procedimento referido no n.º 2 do artigo 18.º da Directiva 2002/24/CE.

Artigo 4.º

1. Os Estados-Membros não podem, por motivos relacionados com o descanso:

— indeferir o pedido de homologação CE de um modelo de veículo a motor de duas rodas, nem

— indeferir o pedido de matrícula, proibir a venda ou a entrada em circulação de veículos a motor de duas rodas,

⁽¹⁾ JO C 234 de 30.9.2003, p. 20.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Setembro de 2007 (JO C 219 E de 28.8.2008, p. 66) e decisão do Conselho de 7 de Julho de 2009.

⁽³⁾ JO L 188 de 29.7.1993, p. 19.

⁽⁴⁾ Ver parte A do anexo II.

⁽⁵⁾ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

se o descanso desses veículos cumprir os requisitos da presente directiva.

2. Os Estados-Membros indeferem o pedido de homologação CE de qualquer novo modelo de veículo a motor de duas rodas por motivos relacionados com o descanso, se não estiverem preenchidos os requisitos da presente directiva.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 5.º

É revogada a Directiva 93/31/CEE, com a redacção que lhe foi dada pela directiva referida na parte A do anexo II, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas, indicados na parte B do anexo II.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e devem ser lidas de

acordo com a tabela de correspondência que consta do anexo III.

Artigo 6.º

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

É aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2010.

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 13 de Julho de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

E. ERLANDSSON

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 prescrições 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 prescrições 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:

— por dois dispositivos independentes, tais como duas molas distintas ou uma mola e um dispositivo de retenção, como, por exemplo, um «clip»,

ou

— 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.
- 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 descendente	5 %	6 %	6 %	8 %
il ascendente	6 %	8 %	12 %	14 %

Ver figuras 1a, 1b e 2 seguintes.

- 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)

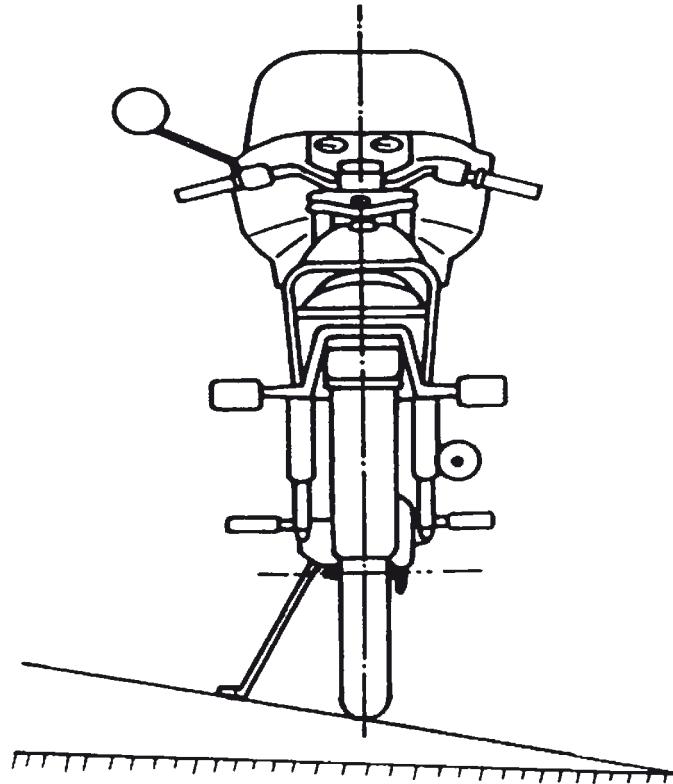
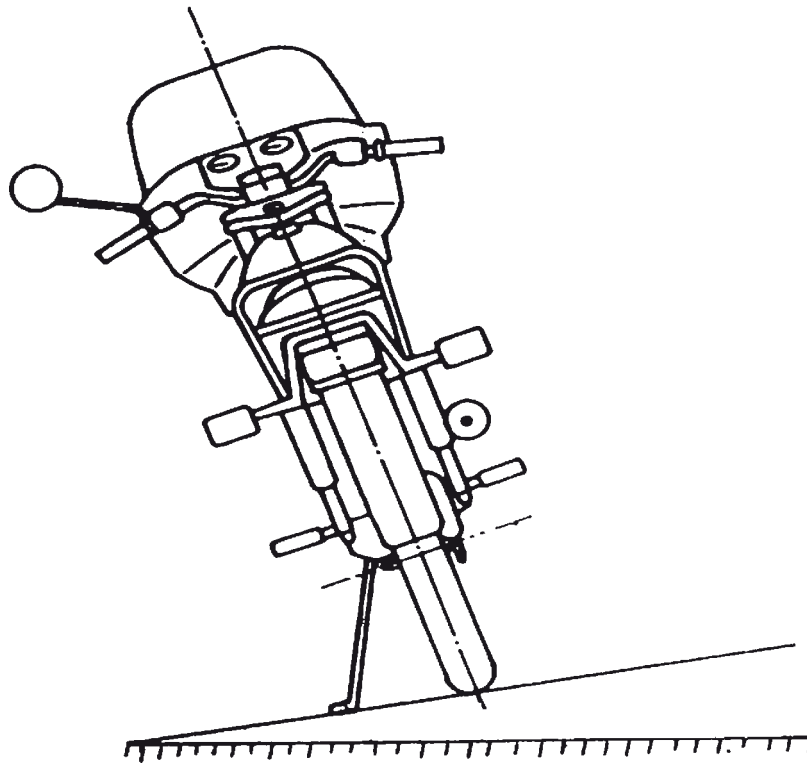


Figura 1b

Inclinação transversal (it)

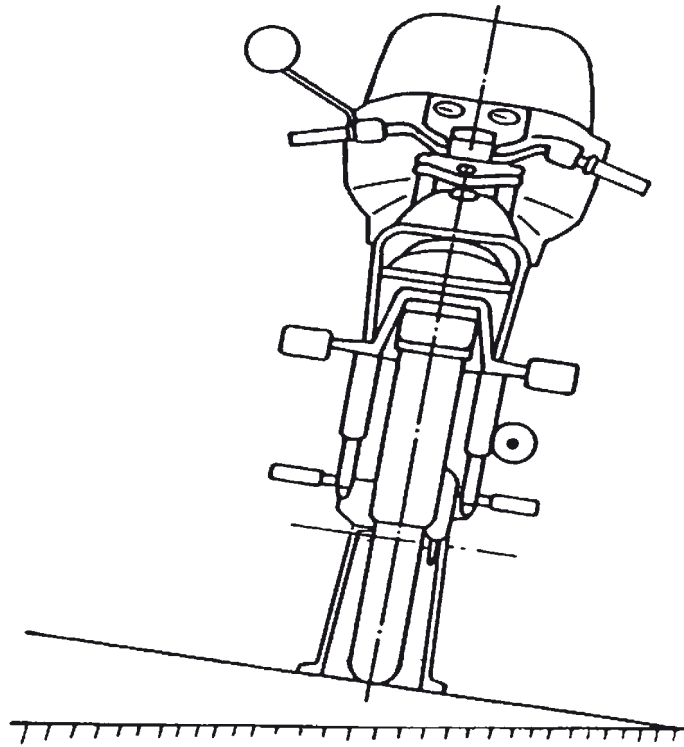
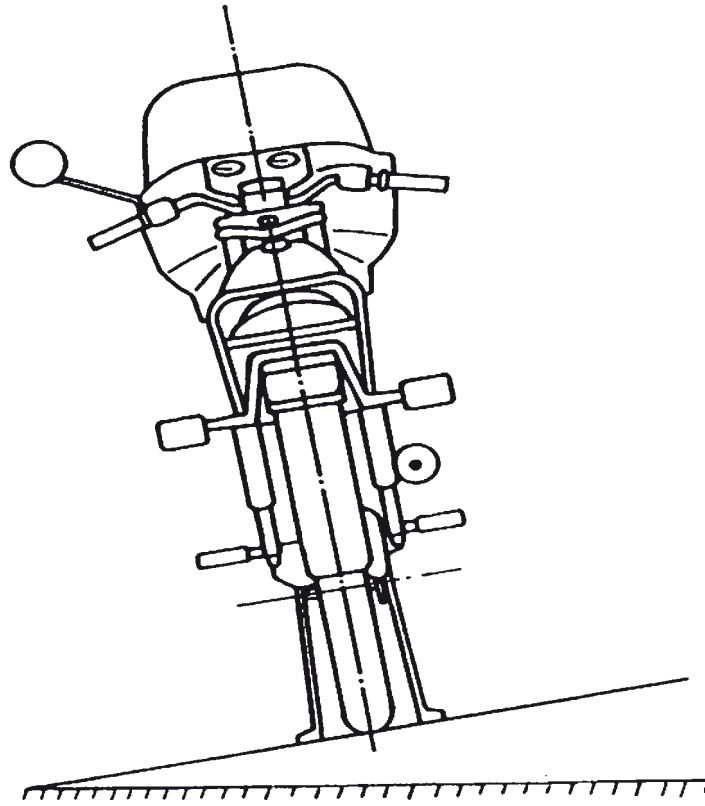
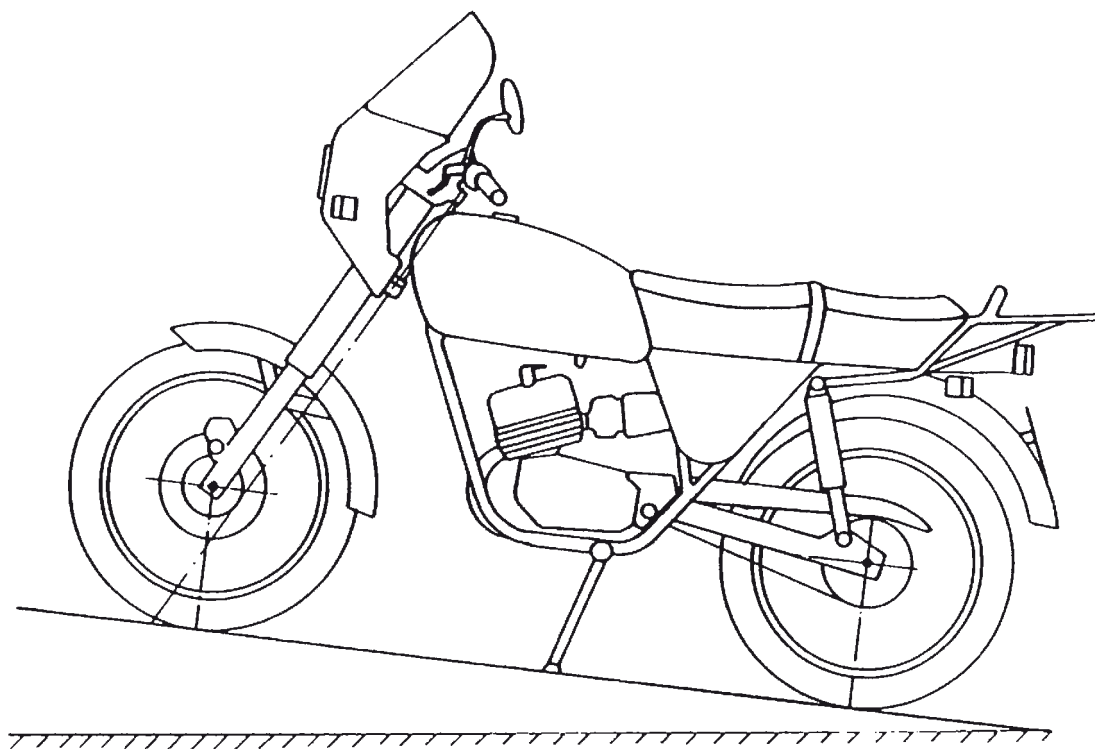
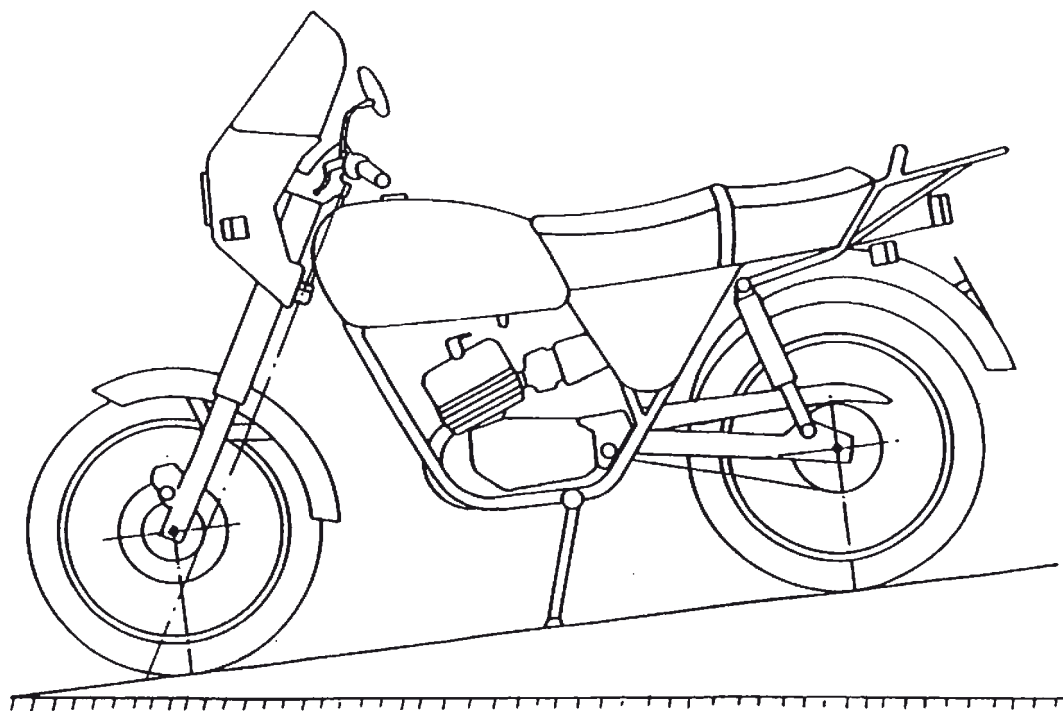


Figura 2

Inclinação longitudinal (il) ascendente



Inclinação longitudinal (il) descendente



*Apêndice 1***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 CE de componente no caso de ser apresentado separadamente do pedido de homologação CE do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação CE de componente, 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 2002/24/CE:

— parte 1, secção A, nos pontos:

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

— parte 1, secção B, no ponto:

- 1.3.1.
-

Apêndice 2

Nome da administração

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

MODELO

Relatório n.º do serviço técnico em de de

Número da homologação CE de componente 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 CE de componente é concedida/recusada (¹)

7. Local:

8. Data:

9. Assinatura:

(¹) Riscar o que não interessa.

ANEXO II

PARTE A

Directiva revogada com a sua alteração

(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 aplicação

(referidos no artigo 5.º)

Directiva	Prazo de transposição	Data de aplicação
93/31/CEE	14 de Dezembro de 1994	14 de Junho de 1995 (*)
2000/72/CE	31 de Dezembro de 2001	1 de Janeiro de 2002 (**)

(*) Segundo o terceiro parágrafo do n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 93/31/CEE:

«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.»

A referida data é 14 de Dezembro de 1994; ver primeiro parágrafo do n.º 1 do artigo 4.º da Directiva 93/31/CEE.

(**) Segundo o artigo 2.º 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 ou três 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

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 93/31/CEE	Directiva 2000/72/CE	Presente directiva
Artigos 1.º, 2.º e 3.º		Artigos 1.º, 2.º e 3.º
Artigo 4.º, n.º 1		—
	Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 4.º, n.º 1
	Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 2		Artigo 4.º, n.º 3
—		Artigo 5.º
—		Artigo 6.º
Artigo 5.º		Artigo 7.º
Anexo		Anexo I
Apêndice 1		Apêndice 1
Apêndice 2		Apêndice 2
—		Anexo II
—		Anexo III