

**DIRECTIVA DA COMISSÃO**

de 14 de Dezembro de 1983

**que adapta ao progresso técnico a Directiva 76/756/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor e seus reboques**

(84/8/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação de legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques (1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 80/1267/CEE (2) e pelo Acto de Adesão da Grécia e, nomeadamente, o seu artigo 11º,

Tendo em conta a Directiva 76/756/CEE do Conselho, de 27 de Julho de 1976, relativa à aproximação de legislações dos Estados-membros respeitantes à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos a motor e seus reboques (3), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 83/276/CEE (4) e, nomeadamente, o seu artigo 4º,

Considerando que, através da experiência adquirida e tendo em conta o estado actual da técnica, é agora possível tornar determinadas prescrições não apenas mais completas e melhor adaptadas às condições reais de ensaio, mas igualmente mais severas para aumentar a segurança tanto dos ocupantes dos veículos como dos outros utentes da estrada;

Considerando que as medidas previstas na presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a adaptação ao progresso técnico das directivas que têm por objectivo a eliminação dos entraves técnicos ao comércio no sector dos veículos a motor,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1º*

O Anexo I da Directiva 76/756/CEE é alterado em conformidade com o Anexo da presente directiva.

*Artigo 2º*

1. A partir de 1 de Outubro de 1984, os Estados-membros não podem:

- recusar para um modelo de veículo a recepção CEE ou a emissão do documento previsto no nº 1, último

travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE, ou a recepção de carácter nacional,

- proibir a primeira entrada em circulação dos veículos,

por motivos respeitantes à instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa dos veículos, obrigatórios ou facultativos, enumerados nos pontos 1.5.7. a 1.5.20 do Anexo I da Directiva 76/756/CEE, se a instalação dos referidos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa no modelo de veículo ou nos veículos em questão corresponder às prescrições da presente directiva.

2. A partir de 1 de Abril de 1985, os Estados-membros:

- deixam de poder emitir o documento previsto no nº 1, último travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE, para um modelo de veículo, se a instalação dos referidos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa não corresponder às prescrições da presente directiva,
- podem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo, se a instalação dos referidos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa não corresponder às prescrições da presente directiva.

3. A partir de 1 de Outubro de 1987, os Estados-membros podem proibir a primeira entrada em circulação dos veículos se a instalação dos dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa não corresponder às prescrições da presente directiva.

*Artigo 3º*

Os Estados-membros porão em vigor as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar a 1 de Outubro de 1984. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

*Artigo 4º*

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas em 14 de Dezembro de 1983.

*Pela Comissão*

Karl-Heinz NARJES

*Membro da Comissão*

(1) JO L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

(2) JO L 375 de 31. 12. 1980, p. 34.

(3) JO L 262 de 27. 9. 1976, p. 1.

(4) JO L 151 de 9. 6. 1983, p. 47.

## ANEXO

## Alterações do Anexo I da Directiva 76/756/CEE

Após o ponto 1.5 aditar o novo ponto 1.5.0. com a seguinte redacção :

- « 1.5.0. *Fonte luminosa no que diz respeito às lâmpadas incandescentes*  
Por fonte luminosa no que diz respeito às lâmpadas incandescentes entende-se o próprio filamento. (Quando uma lâmpada tiver vários filamentos, cada um destes constitui uma fonte luminosa.) »

O ponto 1.5.2. passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.5.2. *Luzes independentes* <sup>(1)</sup>  
Por luzes independentes entende-se os dispositivos que tenham superfícies iluminantes distintas, fontes luminosas distintas e invólucros distintos. »

O ponto 1.5.3. passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.5.3. *Luzes agrupadas* <sup>(1)</sup>  
Por luzes agrupadas entende-se os dispositivos que tenham superfícies iluminantes e uma fonte luminosa distintas, mas o mesmo invólucro. »

O ponto 1.5.4. passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.5.4. *Luzes combinadas* <sup>(1)</sup>  
Por luzes combinadas entende-se os dispositivos que tenham superfícies iluminantes distintas, mas uma fonte luminosa e um invólucro comuns. »

O ponto 1.5.5. passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.5.5. *Luzes incorporadas mutuamente* <sup>(1)</sup>  
Por luzes incorporadas mutuamente entende-se os dispositivos que tenham fontes luminosas distintas ou uma fonte luminosa única que funcione em condições diferentes (diferenças ópticas, mecânicas ou eléctricas, por exemplo), superfícies iluminantes total ou parcialmente comuns e um mesmo invólucro. »

Aditar a nota com a seguinte redacção :

- « <sup>(1)</sup> No caso dos dispositivos de iluminação da chapa de matrícula da retaguarda e dos indicadores de mudança de direcção da categoria 5, a sua superfície de saída da luz substitui a superfície iluminante na sua ausência. »

O ponto 1.6.5 passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.6.5. *Superfície de saída da luz*  
Por superfície de saída da luz entende-se a totalidade ou uma parte da superfície exterior do material transparente que contribui para conferir à luz as suas propriedades fotométricas e colorimétricas especiais.  
Quando apenas uma parte da superfície exterior emitir luz, a superfície de saída da luz será especificada, em caso de dúvida, pela autoridade competente, depois de ouvido o fabricante do veículo e/ou o do componente. »

A redacção dos pontos 1.16 e 1.17 será alinhada em todas as línguas com excepção da inglesa, na versão inglesa. Por conseguinte :

A versão francesa passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. *Témoin de fonctionnement*  
Par témoin de fonctionnement, on entend un témoin optique ou acoustique indiquant si un dispositif, mis en action, fonctionne correctement ou non. »
- « 1.17. *Témoin d'enclenchement*  
Par témoin d'enclenchement, on entend un témoin optique indiquant qu'un dispositif a été mis en action sans indiquer s'il fonctionne correctement ou non. »

A versão alemã passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. **Funktionskontrolle**  
ist eine optische oder akustische Kontrolleinrichtung, die anzeigt, ob eine eingeschaltete Einrichtung einwandfrei arbeitet. »
- « 1.17. **Einschaltkontrolle**  
ist eine optische Einrichtung, die anzeigt, daß eine Einrichtung in Betrieb ist, gleichviel, ob sie einwandfrei funktioniert oder nicht. »

A versão italiana passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. **Spia di funzionamento**  
Per spia di funzionamento si intende una spia ottica o acustica che indica se un dispositivo messo in azione funziona correttamente o no. »
- « 1.17. **Spia di innesto**  
Per spia di innesto si intende una spia ottica che indica che è stato messo in azione un dispositivo, senza indicare se questo funziona correttamente o no. »

A versão neerlandesa passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. **Functionele verklikker**  
Onder functionele verklikker wordt een verklikkerlicht of akoestisch verklikkersignaal verstaan dat aangeeft of een inrichting die in werking is gesteld, al dan niet correct functioneert. »
- « 1.17. **Inschakelverklikker**  
Onder inschakelverklikker wordt een verklikkerlicht verstaan dat aangeeft dat een inrichting is ingeschakeld, doch niet of deze al dan niet correct functioneert. »

A versão dinamarquesa passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. **Funktionskontrol**  
Ved funktionskontrol forstås kontrollampe eller lydssignal, der angiver om en anordning, der tilsluttes, fungerer korrekt eller ikke. »
- « 1.17. **Tilslutningskontrol**  
Ved tilslutningskontrol forstås kontrollampe, der angiver, at en anordning er tilsluttet, men ikke viser, om den fungerer korrekt eller ikke. »

A versão grega passa a ter a seguinte redacção :

- « 1.16. **Ενδεικτικό λειτουργίας**  
Ως ενδεικτικό λειτουργίας νοείται ένα οπτικό ή ακουστικό ενδεικτικό που δείχνει αν μια διάταξη που τέθηκε σε λειτουργία λειτουργεί ορθά ή όχι. »
- « 1.17. **Ενδεικτικό ενάρξεως λειτουργίας**  
Ως ενδεικτικό ενάρξεως λειτουργίας νοείται ένα οπτικό ενδεικτικό που δείχνει ότι μια διάταξη έχει τεθεί σε λειτουργία χωρίς να δείχνει αν λειτουργεί ορθά ή όχι. »

O ponto 3.10 passa a ter a seguinte redacção :

- « 3.10. Nenhuma luz vermelha que possa causar confusão e seja proveniente de uma luz referida no ponto 1.5 deve ser emitida para a frente, e nenhuma luz branca que possa causar confusão e seja proveniente de uma luz referida no ponto 1.5 deve ser emitida para a retaguarda, com excepção da luz de marcha-atrás. Não se devem ter em conta os dispositivos de iluminação do interior do veículo. Esta condição será verificada como se segue : »

O ponto 4.3.10 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.3.10. **Ligação eléctrica funcional**  
As luzes de nevoeiro da frente devem poder ser ligadas e apagadas separadamente das luzes de estrada, das luzes de cruzamento, de uma combinação de luzes de estrada/luzes de cruzamento. »

O ponto 4.5.4.2 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.5.4.2. Em altura acima do solo.
- 4.5.4.2.1. A altura de superfície da saída da luz das luzes indicadoras de mudança de direcção laterais (categoria 5) não deve ser inferior nem a 500 milímetros, medida a partir do ponto mais baixo, nem superior a 1 500 milímetros, medida a partir do ponto mais alto.
- 4.5.4.2.2. A altura das luzes indicadoras de mudança de direcção das categorias 1 e 2, medida em conformidade com o ponto 3.8, não deve ser nem inferior a 350 milímetros, nem superior a 1 500 milímetros.
- 4.5.4.2.3. Se a estrutura do veículo não permitir respeitar estes limites máximos medidos da maneira acima indicada, os limites podem ser aumentados até 2 300 milímetros para as luzes indicadoras de mudança de direcção laterais da categoria 5 e até 2 100 milímetros para as das categorias 1 e 2. »

O ponto 4.5.4.3. passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.5.4.3. Ao comprimento
- A distância entre a superfície de saída da luz da luz indicadora de mudança de direcção lateral (categoria 5) e o plano transversal que limita à frente o comprimento total do veículo não deve ser superior a 1 800 milímetros. Se a estrutura do veículo não permitir respeitar os ângulos mínimos de visibilidade, essa distância pode ser aumentada até 2 500 milímetros. »

Após o ponto 4.9.4.3, aditar o novo ponto 4.9.4.4 com a seguinte redacção :

- « 4.9.4.4. Quando a luz de presença da frente e uma outra luz estiverem incorporadas mutuamente, o respeito das condições relativas à colocação (pontos 4.9.4.1, 4.9.4.2 e 4.9.4.3) deve ser verificado por meio da superfície iluminante da outra luz. »

O ponto 4.9.5 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.9.5. *Visibilidade geométrica*
- Ângulo horizontal :
- 45° para o interior e 80° para o exterior.
- Ângulo vertical :
- 15° acima e abaixo da horizontal.
- O ângulo vertical abaixo da horizontal pode ser reduzido a 5° se a altura das luzes acima do solo for inferior a 750 milímetros. »

O ponto 4.10.5 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.10.5. *Visibilidade geométrica*
- Ângulo horizontal :
- 45° para o interior e 80° para o exterior.
- Ângulo vertical :
- 15° acima e abaixo da horizontal.
- O ângulo vertical abaixo da horizontal pode ser reduzido a 5° se a altura das luzes acima do solo for inferior a 750 milímetros. »

O ponto 4.13.1 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.13.1. *Presença*
- Obrigatória nos veículos que tenham uma largura superior a 2,10 metros. Facultativa nos veículos de largura compreendida entre 1,80 e 2,10 metros. A luz delimitadora da retaguarda é facultativa nos quadros-cabina. »

O ponto 4.13.4.1 passa a ter a seguinte redacção :

- « 4.13.1. *À largura*
- À frente e à retaguarda
- O mais próximo possível da aresta exterior extrema do veículo. Esta condição será considerada como respeitada quando o ponto da superfície iluminante que estiver mais afastado do plano médio longitudinal do veículo se encontrar a uma distância que não ultrapasse 400 milímetros da aresta exterior extrema do veículo. »

O ponto 4.13.4.2 passa a ter a seguinte redacção:

« 4.13.4.2. Em altura

À frente: Veículos a motor: o plano horizontal tangente à aresta superior da superfície iluminante do dispositivo não deve ser inferior ao plano horizontal tangente ao bordo superior da zona transparente do pára-brisas.

Reboques e semi-reboques: à altura máxima compatível com as exigências relativas à largura, construção e exigências funcionais do veículo, bem como à simetria das luzes.

À retaguarda à altura máxima compatível com as exigências relativas à largura, construção e exigências funcionais do veículo, bem como à simetria das luzes.

O ponto 4.14.1 passa a ter a seguinte redacção:

« 4.14.1. *Presença*

Obrigatória nos veículos a motor.

Facultativa nos reboques desde que agrupados com os outros dispositivos de sinalização luminosa da retaguarda. »

O ponto 4.16.1 passa a ter a seguinte redacção:

« 4.16.1. *Presença*

Obrigatória nos reboques.

Facultativa nos veículos a motor. »

O Anexo 7 é alterado do seguinte modo:

O ponto 1.5. passa a ter a seguinte redacção:

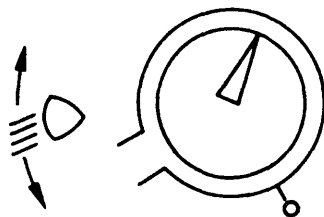
« 1.5. Apenas os símbolos a seguir podem ser utilizados para identificar os comandos:



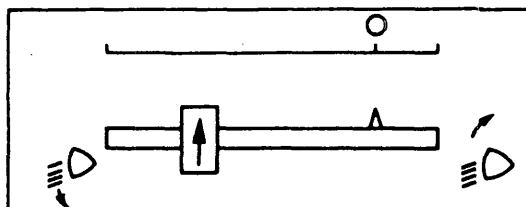
Podem igualmente ser utilizados os símbolos com 5 raios em vez de 4. »

Os desenhos dos exemplos indicados no ponto 2 são alterados do seguinte modo:

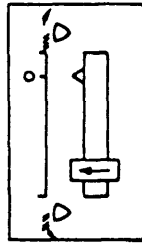
« Exemplo 1:



Exemplo 2:



Exemplo 3 :



\_\_\_\_\_