

DIRECTIVA 2003/19/CE DA COMISSÃO**de 21 de Março de 2003****que altera, para a adaptar ao progresso técnico, a Directiva 97/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/116/CE da Comissão ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 97/27/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Julho de 1997, relativas às massas e dimensões de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques e que altera a Directiva 70/156/CEE ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2001/85/CE ⁽⁴⁾, é uma das directivas específicas, relativamente ao processo de homologação CE criado pela Directiva 70/156/CEE. Por conseguinte, as disposições da Directiva 70/156/CEE relativas a sistemas, componentes e unidades técnicas de veículos são aplicáveis no que respeita à Directiva 97/27/CE.
- (2) À luz da experiência adquirida com a aplicação da Directiva 97/27/CE, é necessário alterar e reformular de um modo mais preciso determinadas disposições nela contidas para assegurar uma interpretação uniforme em todos os Estados-Membros.
- (3) A Directiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pisos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade ⁽⁵⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, permite o aumento das dimensões de certos veículos a motor e, em particular, do comprimento máximo dos autocarros e camionetas de passageiros. A fim de possibilitar a homologação CE de veículos que atinjam o comprimento máximo permitido, é necessário alterar, nesse sentido, o disposto na Directiva 97/27/CE.
- (4) As medidas previstas na presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para Adaptação ao Progresso Técnico, criado pela Directiva 70/156/CEE,

Artigo 1.º

Os anexos I a IV da Directiva 97/27/CE são alterados nos termos do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

1. Com efeitos a partir de 1 de Outubro de 2003, e caso os veículos satisfaçam ao disposto na Directiva 97/27/CE, com a última redacção que lhe é dada pela presente directiva, os Estados-Membros não podem, por motivos relacionados com massas e dimensões:

- a) recusar, relativamente a um modelo de veículo a motor das categorias M₂, M₃, N ou O, a concessão da homologação CE ou da homologação de âmbito nacional, nem
- b) recusar, relativamente a um modelo de veículo a motor das categorias M₂, M₃, N ou O, a atribuição das massas para efeitos de matrícula/circulação nos termos do anexo IV (se for o caso), nem
- c) proibir a matrícula, venda ou entrada em circulação de tais veículos.

2. Com efeitos a partir de 1 de Outubro de 2004, os Estados-Membros não concederão a homologação CE e podem recusar conceder a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo das categorias M₂, M₃, N ou O, por motivos relacionados com as suas massas e dimensões, caso se verifique o incumprimento do disposto da Directiva 97/27/CE, alterada pela presente directiva.

Artigo 3.º

A presente directiva não invalida quaisquer homologações concedidas nos termos da Directiva 97/27/CE, nem impede a extensão de tais homologações ao abrigo do disposto na directiva com base na qual tenham sido concedidas.

Artigo 4.º

O Reino Unido e Portugal podem, nos seus territórios respectivos, e até 9 de Março de 2005, recusar a concessão de uma homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo, ou recusar ou proibir a venda, a matrícula, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo, ou ainda considerar inválido o respectivo certificado de conformidade, nos termos do n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE, caso se verifique o incumprimento dos critérios de manobrabilidade previstos na alínea a) do artigo 8.º da Directiva 96/53/CE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/7/CE.

⁽¹⁾ JO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 18 de 21.1.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 233 de 25.8.1997, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59.

⁽⁶⁾ JO L 67 de 9.3.2002, p. 47.

Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Setembro de 2003. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. O modo da referência será determinado pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o teor das principais disposições de direito nacional que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 6.º

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

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 21 de Março de 2003.

Pela Comissão

Erkki LIIKANEN

Membro da Comissão

ANEXO

OS ANEXOS I A IV DA DIRECTIVA 97/27/CE SÃO ALTERADOS DO SEGUINTE MODO:

A. O anexo I é alterado do seguinte modo:

1. Depois do título do ponto 2, é aditado o seguinte:
«As definições incluídas no anexo I (inclusive as notas de pé-de-página) e no anexo II da Directiva 70/156/CEE são aplicáveis à presente directiva.».
2. O ponto 2.4.1 é alterado do seguinte modo:
 - a) O sexto e sétimo travessões passam a ter a seguinte redacção:
«— espelhos e outros dispositivos para visão indirecta,
— auxiliares de observação.».
 - b) O décimo, décimo primeiro e décimo segundo travessões passam a ter a seguinte redacção:
«— degraus e estribos de acesso e dispositivos de retenção para passageiros,
— borrachas e equipamento similar,
— plataformas de elevação, rampas de acesso e outro equipamento similar em ordem de marcha que não ultrapasse 300 mm, desde que a capacidade de carga do veículo não aumente.».
 - c) São aditados um décimo quarto e décimo quinto travessões com a seguinte redacção:
«— varas de trólei de veículos de propulsão eléctrica,
— pára-sóis exteriores.».
3. O ponto 2.4.2 é alterado do seguinte modo:
 - a) O sétimo travessão passa a ter a seguinte redacção:
«— espelhos e outros dispositivos para visão indirecta.».
 - b) São aditados o décimo primeiro e o décimo segundo travessões com a seguinte redacção:
«— auxiliares de observação,
— dispositivos de guiamento laterais retrácteis de autocarros e camionetas de passageiros destinados a ser utilizados em sistemas de guiamento de autocarros, se não estiverem retraídos.».
4. O segundo travessão do ponto 2.4.3 passa a ter a seguinte redacção:
«— pantógrafos ou varas de tróleis na sua posição elevada.».
5. O segundo travessão do ponto 2.4.4 passa a ter a seguinte redacção:
«— os dispositivos mencionados no ponto 2.4.1.».
6. O ponto 2.5 passa a ter a seguinte redacção:
«2.5. “Massa do veículo em ordem de marcha”, a massa definida no ponto 2.6. do anexo I da Directiva 70/156/CEE.».
7. A segunda frase do ponto 2.6 passa a ter a seguinte redacção:
«A categoria do veículo é determinada em conformidade com o anexo II da Directiva 70/156/CEE.».
8. Os pontos 2.7, 2.8 e 2.9 passam a ter a seguinte redacção:
«2.7. “Massa máxima tecnicamente admissível no eixo (m)”, a massa correspondente à carga máxima estática vertical admissível exercida pelo eixo na superfície do solo, determinada com base na construção do veículo e do eixo e declarada pelo fabricante do veículo.

Nos veículos da categoria N₁, a massa máxima tecnicamente admissível sobre o(s) eixo(s) da retaguarda não pode ser excedida em mais de 15 % e a massa máxima em carga tecnicamente admissível do veículo não pode ser excedida em mais de 10 % ou 100 kg, conforme o valor mais baixo, a aplicar apenas no caso de um reboque de um veículo tractor, desde que a velocidade de funcionamento seja limitada a 80 km/h, ou menos.

O fabricante do veículo deve indicar quaisquer das referidas restrições de velocidade ou outras condições de funcionamento no manual do utilizador.
- 2.8. “Massa máxima tecnicamente admissível num conjunto de eixos (u)”, a massa correspondente à carga máxima estática vertical admissível exercida pelo conjunto de eixos na superfície do solo, determinada com base na construção do veículo e do conjunto de eixos, declarada pelo fabricante do veículo.
- 2.9. “Massa rebocável”, a carga total exercida na superfície do solo pelo(s) eixo(s) do(s) veículo(s) rebocado(s).».
9. O ponto 2.11 passa a ter a seguinte redacção:
«2.11. “Massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um veículo a motor” a massa correspondente à carga máxima vertical estática admissível no ponto de engate, determinada com base na construção do veículo a motor e/ou do dispositivo de engate e conforme declarada pelo fabricante. Por definição, esta massa não inclui a massa do dispositivo de engate do veículo a motor.».

10. O ponto 2.13 passa a ter a seguinte redacção:

«2.13. “Massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos (MC)”, a massa total do conjunto formado pelo veículo a motor e pelo(s) reboque(s) declarada pelo fabricante. No caso de conjuntos de semi-reboques ou de reboques de eixo central, deveria ser utilizada a massa máxima tecnicamente admissível sobre o eixo do reboque, em vez da massa máxima em carga tecnicamente admissível M.».

11. O ponto 2.19 passa a ter a seguinte redacção:

«2.19. “Modelo de veículo”, veículos que não diferem entre si nos seguintes pontos fundamentais:

- fabricante,
- aspectos essenciais da construção e do projecto, tais como:
 - no caso de veículos das categorias M₂ e M₃:
 - quadro/construção monobloco, um/dois pisos, veículo rígido/articulado (diferenças óbvias e fundamentais),
 - número de eixos;
 - no caso de veículos da categoria N:
 - quadro/plataforma (diferenças óbvias e fundamentais),
 - número de eixos;
 - no caso de veículos da categoria O:
 - quadro/construção monobloco (diferenças óbvias e fundamentais), reboque com barra de tracção/semi-reboque/reboque de eixo central,
 - sistema de travagem: destravado/inércia/contínuo;
 - número de eixos.

Para efeitos do presente ponto, não se consideram essenciais aspectos da construção e do projecto como, nomeadamente, a distância entre eixos, a concepção dos eixos, a suspensão, a direcção, os pneus e as alterações correspondentes do dispositivo corrector de travagem dos eixos, ou a adição ou supressão de válvulas de redução em versões de tractores de semi-reboque e de camiões, bem como os equipamentos montados no quadro (por exemplo, motor, depósito de combustível, transmissão, etc.).».

12. O ponto 7.2 passa a ter a seguinte redacção:

«7.2. Medição das dimensões

A medição do comprimento, largura e altura totais é efectuada, em conformidade com o previsto no ponto 2.4, no veículo ou nos veículos em ordem de marcha submetidos à apreciação do serviço técnico, conforme estabelecido no ponto 3.3.

Se as dimensões medidas diferirem em mais de 1 % das declaradas pelo fabricante para as configurações técnicas correspondentes de um modelo, os valores a utilizar para efeitos dos requisitos que se seguem serão as dimensões medidas, podendo nesse caso o serviço técnico efectuar, se necessário, medições adicionais noutros veículos para além dos submetidos à apreciação do serviço técnico, conforme estabelecido no ponto 3.3. Os valores-limite estabelecidos no anexo I da Directiva 96/53/CE não podem, contudo, ser ultrapassados.».

13. Os pontos 7.4.2.5 e 7.4.2.5.1 passam a ter a seguinte redacção:

«7.4.2.5. Com o veículo carregado à massa M, em conformidade com qualquer das situações aplicáveis descritas nos pontos 7.4.2.5.1 ou 7.4.2.5.2 a massa correspondente à carga no eixo “i” não pode exceder a massa M_i nesse eixo, e a massa correspondente à carga no eixo simples ou conjunto de eixos “j” não pode exceder a massa “M_j”.

7.4.2.5.1. Distribuição uniforme da massa, o veículo em ordem de marcha com uma massa de 75 kg colocada em cada um dos bancos destinados aos passageiros encontra-se carregado à respectiva massa M, estando a carga útil a transportar uniformemente distribuída pelo espaço destinado ao transporte de mercadorias.».

14. Os pontos 7.4.2.5.1.1 e 7.4.2.5.1.2 são suprimidos.

15. O ponto 7.4.2.5.2 passa a ter a seguinte redacção:

«7.4.2.5.2. Em caso de distribuição extrema da massa (carga não uniforme), o fabricante tem de indicar as posições extremas admissíveis do centro de gravidade da carga útil a transportar e/ou da carroçaria e/ou do equipamento ou acessórios interiores (por exemplo: de 0,50 m a 1,30 m à frente do primeiro eixo traseiro), com o veículo em ordem de marcha, carregado à respectiva massa M e com uma massa de 75 kg colocada em cada um dos bancos destinados a passageiros.».

16. Os pontos 7.4.2.5.2.1 a 7.4.2.5.3.2 são suprimidos.

17. O ponto 7.4.3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«7.4.3.2. A massa do veículo em ordem de marcha mais a massa Q multiplicada pelo número de passageiros sentados e em pé, mais as massas WP, B e BX, definidas no ponto 7.4.3.3.1, mais a massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate, caso um engate tenha sido montado pelo fabricante, não devem exceder a massa M.».

18. O ponto 7.4.3.3.1 passa a ter a seguinte redacção:

«7.4.3.3.1. O veículo em ordem de marcha é o veículo carregado com: uma massa correspondente ao número P de passageiros sentados, de massa Q; uma massa correspondente ao número SP de passageiros em pé, de massa Q uniformemente distribuída pela superfície S_1 disponível para passageiros em pé, se aplicável; uma massa WP uniformemente distribuída por cada espaço destinado a cadeiras de rodas; uma massa igual a B (kg) uniformemente distribuída pelos compartimentos para bagagem; uma massa igual a BX (kg) uniformemente distribuída pela área do tejadilho equipada para o transporte de bagagem, sendo:

P, o número de lugares sentados;

S_1 , a área disponível para passageiros em pé. No caso de veículos das classes III ou B, $S_1 = 0$;

SP, declarado pelo fabricante, não deverá exceder o valor S_1/S_{sp} , em que S_{sp} é o espaço convencionalmente previsto para cada passageiro em pé, conforme especificado no quadro seguinte;

WP (kg), o número de espaços para cadeiras de rodas multiplicado por 250 kg, que representa a massa de uma cadeira de rodas e utilizador;

B (kg), declarado pelo fabricante, deve ter um valor numérico não inferior a $100 \times V$, o que inclui os compartimentos para bagagem ou porta-bagagens do tejadilho eventualmente fixados no exterior do veículo;

V, o volume total dos compartimentos para bagagem em m^3 . Aquando da homologação de um veículo da classe I ou A, o volume dos compartimentos para bagagem acessíveis apenas a partir do exterior do veículo não deve ser considerado;

BX, declarado pelo fabricante, deve ter um valor numérico não inferior a 75 kg/m^2 . Os veículos de dois pisos não devem ser equipados para o transporte de bagagem no tejadilho e, consequentemente, o BX dos veículos de dois pisos será zero.

Q e S_{sp} têm os valores indicados no seguinte quadro:

Classes de veículos	Q (kg) massa de um passageiro	S_{sp} (m^2 /passageiro)
Classe I e A	68	0,125
Classe II	71 (*)	0,15
Classe III e B	71 (*)	Nenhum

(*) Incluindo 3 kg para bagagem de mão.»

19. São aditados os pontos 7.4.3.3.2 a 7.4.3.3.2.3 com a seguinte redacção:

«7.4.3.3.2. No caso de um veículo equipado com um número de lugares sentados variável, com uma área disponível para passageiros em pé (S_1) e/ou equipada para o transporte de cadeiras de rodas, os requisitos dos pontos 7.4.3.2 e 7.4.3.3 devem ser verificados para cada uma das seguintes condições, conforme o que for aplicável:

7.4.3.3.2.1. Com todos os possíveis lugares sentados ocupados e, em seguida, com a área restante para os passageiros em pé (até à capacidade máxima de lugares em pé declarada pelo fabricante, se atingida) também ocupada e, se ainda sobrar espaço, com os eventuais espaços para cadeiras de rodas ocupados;

7.4.3.3.2.2. Com todos os possíveis lugares em pé ocupados (até à capacidade limite de lugares em pé declarada pelo fabricante) e, em seguida, com os restantes lugares sentados possíveis também ocupados e, se ainda sobrar espaço, com os eventuais espaços para cadeiras de rodas ocupados;

7.4.3.3.2.3. Com todos os espaços possíveis para cadeiras de rodas ocupados e, em seguida, com os restantes lugares em pé possíveis também ocupados (até à capacidade limite declarada pelo fabricante, se atingida) e, se ainda sobrar espaço, com os restantes lugares sentados possíveis ocupados.»

20. O ponto 7.4.3.4 passa a ter a seguinte redacção:

«7.4.3.4. Quando o veículo se encontra em ordem de marcha ou carregado conforme especificado no ponto 7.4.3.3.1, a massa correspondente à carga no eixo dianteiro ou no grupo de eixos dianteiros não poderá ser inferior à percentagem da massa do veículo em ordem de marcha ou da massa máxima em carga tecnicamente admissível "M" estabelecidas no seguinte quadro:

Classes I e A		Classe II		Classe III e B	
Rígido	Articulado	Rígido	Articulado	Rígido	Articulado
20	20	25 ⁽¹⁾	20	25 ⁽¹⁾	20

⁽¹⁾ Este valor sofre uma redução de 20 % no caso de veículos das classes II e III com dois eixos direccionais.»

21. É aditado um novo ponto 7.4.3.5 com a seguinte redacção:

«7.4.3.5. Quando um veículo for homologado relativamente a mais de uma classe, aplica-se o disposto nos pontos 7.4.3.2 e 7.4.3.3 a cada uma das classes.»

22. O título do ponto 7.4.4 passa a ter a seguinte redacção:

«7.4.4. Requisitos para caravanas».

23. A segunda frase do ponto 7.6.1 passa a ter a seguinte redacção:

«No caso de veículos a motor e de semi-reboques com dispositivos de elevação do(s) eixo(s) (ver ponto 2.14.), aplica-se igualmente este requisito quando o(s) eixo(s) retráctil(is) se encontrar(em) levantado(s) ou quando o(s) eixo(s) deslastrável(is) se encontrar(em) sem carga. Os dispositivos auxiliares de arranque, como os eixos retrácteis, que preencham os requisitos constantes do ponto 3.5 do anexo IV estão isentos do cumprimento deste requisito.».

24. Os pontos 7.6.2, 7.6.3 e 7.6.4 passam a ter a seguinte redacção:

«7.6.2. Requisitos adicionais para veículos da categoria N:

Com o veículo estacionado e com as rodas de direcção orientadas de forma a que, se o veículo se deslocasse, o ponto extremo da sua dianteira descreveria uma circunferência de 12,50 m de raio, define-se um plano vertical tangencial ao lado do veículo que se encontra voltado para o exterior da circunferência traçando uma linha no solo.

Quando o veículo se movimentar em qualquer direcção, descrevendo uma circunferência com 12,50 m de raio, nenhuma das secções deve sair do plano vertical mais do que 0,80 m (ver figura B).

No que respeita aos veículos com dispositivo de elevação do(s) eixo(s), este requisito aplicar-se-á igualmente ao(s) eixo(s) na posição levantada (na acepção do ponto 2.14). No que se refere aos veículos da categoria N com eixos retrácteis na posição levantada, ou deslastráveis sem carga, o valor 0,80 m é substituído por 1,00 m.

7.6.3. Requisitos adicionais para os veículos das categorias M₂ ou M₃

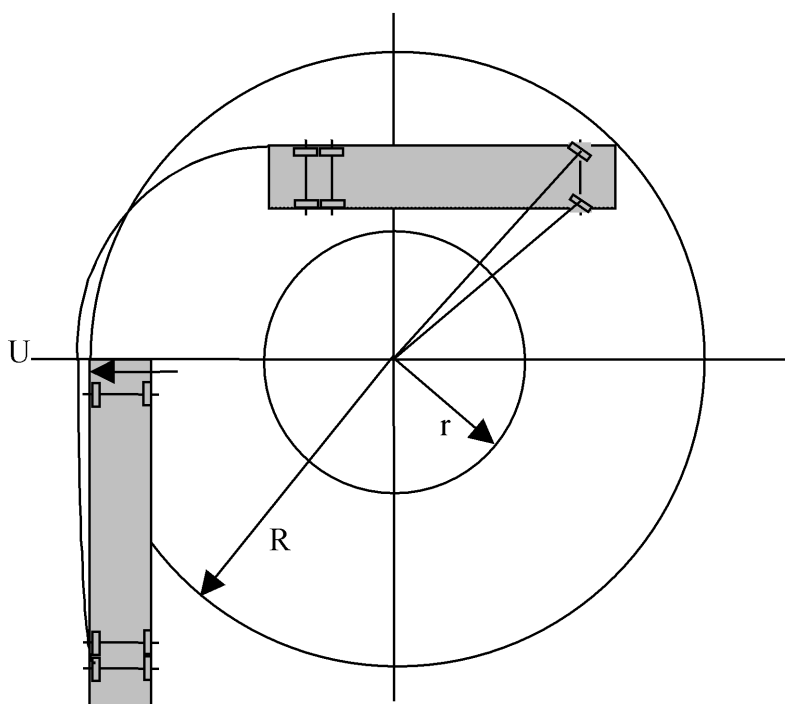
Com o veículo estacionado, define-se um plano vertical, tangencial ao lado do veículo e orientado para o exterior da círculo, traçando uma linha no solo. No caso de um veículo articulado, as duas secções rígidas serão alinhadas pelo plano. Quando o veículo entrar, partindo de marcha em linha recta, na área circular descrita no ponto 7.6.1, nenhuma das suas secções se deve desviar do plano vertical mais do que 0,60 m (ver figuras C e D).

7.6.4. Os requisitos dos pontos 7.6.1 a 7.6.3 poderão igualmente ser verificados, a pedido do fabricante, através de um cálculo equivalente adequado ou de uma demonstração geométrica.

Se, a pedido do fabricante, veículos da categoria N sem eixos traseiros direccionais forem verificados de acordo com as suas características geométricas, considera-se que um veículo cumpre os requisitos do ponto 7.6.2 anterior se a distância do eixo traseiro à retaguarda do veículo não for superior a 60 % da distância entre os eixos.».

25. A figura C do ponto 7.6.3 é substituída pela seguinte:

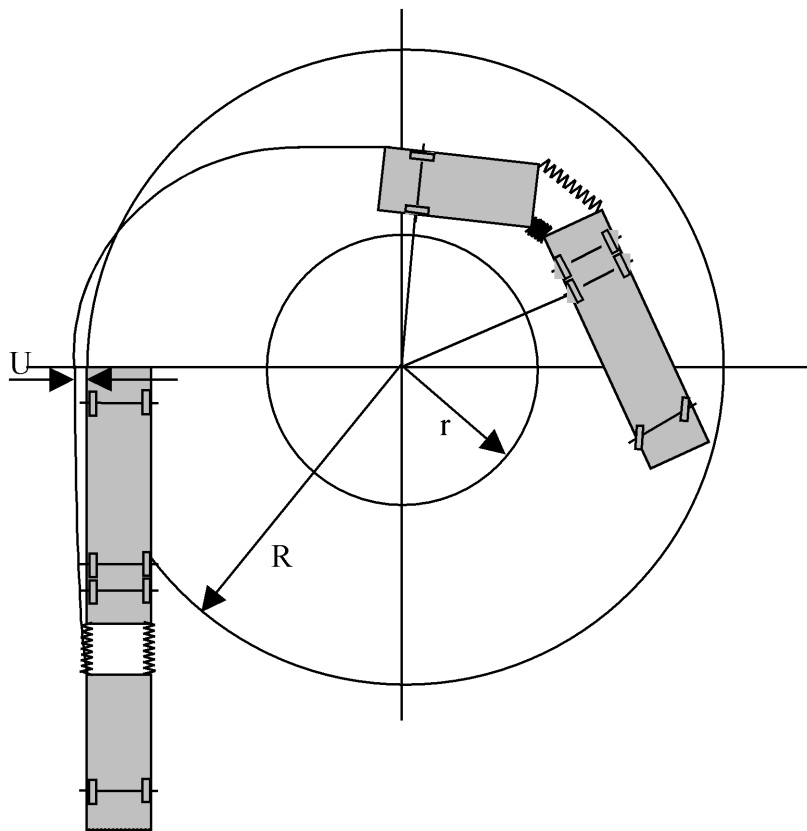
Fig. C



R = 12,5 m
r = 5,3 m
U = max. 0.6

26. A figura D é aditada ao ponto 7.6.3, a seguir à figura C:

Fig. D



$$R = 12,5 \text{ m}$$

$$r = 5,3 \text{ m}$$

$$U = \text{max. } 0,6$$

27. É aditado o ponto 7.6.5 com a seguinte redacção:

«7.6.5. No caso de veículos incompletos, o fabricante tem de declarar as dimensões máximas admissíveis que devem ser objecto de verificação em conformidade com os requisitos dos pontos 7.6.1 a 7.6.3».

28. Os pontos 7.8.1 e 7.8.2 passam a ter a seguinte redacção:

«7.8.1. A massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um veículo a motor concebido para traccionar reboques de eixo central e com uma massa máxima rebocável tecnicamente admissível superior a 3,5 toneladas deve ser, pelo menos, igual a 10 % da massa máxima rebocável tecnicamente admissível ou a 1 000 kg, aplicando-se o valor que for mais baixo.

7.8.2. A massa máxima tecnicamente admissível no ponto de engate de um veículo a motor concebido para traccionar reboques de eixo central e com uma massa máxima rebocável tecnicamente admissível não superior a 3,5 toneladas deve ser, pelo menos, igual a 4 % da massa máxima rebocável tecnicamente admissível ou a 25 kg, aplicando-se o valor que for mais elevado.».

29. O ponto 7.10. passa a ter a seguinte redacção:

«7.10. Relação potência do motor/massa máxima

A potência do motor dos veículos a motor deverá ser, pelo menos, de 5 kW/t de massa máxima em carga tecnicamente admissível do conjunto de veículos. No caso de um tractor rodoviário, a potência do motor deverá ser, pelo menos, de 2 kW/t. A potência do motor é medida em conformidade com o disposto na Directiva 80/1269/CEE do Conselho (*).

(*) JO L 375 de 31.12.1980, p. 46.».

B. O anexo II é alterado do seguinte modo:

1. O ponto 0.2. passa a ter a seguinte redacção:

«0.2. Modelo».

2. O ponto 13. passa a ter a seguinte redacção:

- «13. DISPOSIÇÕES ESPECIAIS PARA VEÍCULOS DESTINADOS AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS COM MAIS DE OITO LUGARES SENTADOS ALÉM DO LUGAR DO CONDUTOR
- 13.1. Classes de veículos (classe I, classe II, classe III, classe A, classe B):
- 13.2. Área disponível para passageiros (m^2):
- 13.2.1. Total (S_0):
- 13.2.2. Piso superior (S_{0a}) ⁽¹⁾:
- 13.2.3. Piso inferior (S_{0b}):
- 13.2.4. Área disponível para passageiros em pé (S_1):
- 13.3. Número de passageiros (sentados e em pé)
- 13.3.1. Total (N):
- 13.3.2. Piso superior (N_a) ⁽¹⁾:
- 13.3.3. Piso inferior (N_b) ⁽¹⁾:
- 13.3.4. Número de passageiros sentados
- 13.4. Número de espaços para cadeiras de rodas nos veículos das categorias M_2 e M_3
- 13.4.1. Total (A):
- 13.4.2. Piso superior (A_{aa}) ⁽¹⁾:
- 13.4.3. Piso inferior (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.7. Volume do(s) compartimento(s) para bagagem (m^3):
- 13.8. Área para o transporte de bagagens no tejadilho (m^2): ».

C. O anexo III é alterado do seguinte modo:

À adenda, é aditado o ponto 1.24.3 com a seguinte redacção:

«1.24.3. Número de espaços para cadeiras de rodas nos veículos das categorias M_2 e M_3 ⁽²⁾:».

D. O anexo IV é alterado do seguinte modo:

1. O ponto 1.3.3 é suprimido.
2. O ponto 2.2.1 é alterado do seguinte modo:
 - a) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Veículos com uma massa máxima não superior a 3,5 t destinados exclusivamente a traccionar reboques equipados com sistemas de travagem de inércia (*overrun*): a massa máxima admissível do veículo em carga para efeitos de matrícula/circulação, ou, no caso dos veículos extraviários (ver ponto 7.5 do anexo I), 1,5 vezes essa mesma massa, até um máximo de 3,5 t;».
 - b) A alínea e) passa a ter a seguinte redacção:

«e) Veículos destinados a traccionar reboques, excepto semi-reboques, equipados com sistemas de travagem do tipo contínuo: 1,5 vezes a massa máxima admissível do veículo em carga para efeitos de matrícula/circulação.».
3. É suprimida a última frase do primeiro parágrafo do ponto 2.2.1, que se lê: «desde que sejam satisfeitos todos os requisitos técnicos pertinentes da Directiva 96/53/CE».
4. A segunda frase do ponto 3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«Para esse efeito, o eixo retráctil ou deslastrável deverá baixar em direcção ao solo ou receber carga automaticamente, se o(s) eixo(s) mais próximo(s) do conjunto de eixos ou o eixo dianteiro do veículo a motor em carga atingir(em) a(s) respectiva(s) massa(s) máxima(s) admissível(is) para efeito de matrícula/circulação.».
5. O ponto 3.3 é suprimido.
6. O quarto travessão do ponto 3.5.1 passa a ter a seguinte redacção:

«— após o arranque do veículo a motor, e antes de o veículo exceder uma velocidade de 30 km/h, o eixo deverá baixar ou receber de novo carga automaticamente.».