

377L0095

31. 1. 77

Jornal Oficial das Comunidades Europeias

Nº L 26/59

DIRECTIVA DO CONSELHO
de 21 de Dezembro de 1976
relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes aos taxímetros

(77/95/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Considerando que, nos Estados-membros, a construção e os métodos de controlo dos taxímetros são objecto de disposições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro e entravam, por isso, o comércio destes instrumentos; que se torna, pois, necessário proceder à aproximação destas disposições;

Considerando que a Directiva 71/316/CEE do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às disposições comuns aos instrumentos de medição e aos métodos de controlo metrológico ⁽³⁾, com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão ⁽⁴⁾, definiu os processos de aprovação CEE de modelo e de primeira verificação CEE; que, em conformidade com esta directiva, é necessário fixar para os taxímetros as prescrições técnicas de realização e de funcionamento que estes instrumentos devem satisfazer para, depois de submetidos aos controlos e de lhes terem sido aplicados as marcas e sinais previstos, poderem ser livremente importados, comercializados e utilizados,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva aplica-se aos contadores de tempo-distância chamados «taxímetros».

Estes contadores são definidos no ponto 1.1 do Anexo.

⁽¹⁾ JO nº C 7 de 12. 1. 1976, p. 38.

⁽²⁾ JO nº C 35 de 16. 2. 1976, p. 12.

⁽³⁾ JO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 1.

⁽⁴⁾ JO nº L 73 de 27. 3. 1972, p. 14.

Artigo 2º

Os taxímetros que podem receber as marcas e símbolos CEE são descritos no anexo.

São objecto de uma aprovação CEE de modelo e submetidos à primeira verificação CEE nas condições definidas no ponto 1.2.2 do Anexo II da Directiva 71/316/CEE e nas condições previstas no anexo da presente directiva.

Artigo 3º

Os Estados-membros não podem recusar, proibir ou restringir a colocação no mercado dos taxímetros munidos do sinal de aprovação CEE de modelo e da marca de primeira verificação parcial CEE prevista no ponto 3.1.1.2. do Anexo II da Directiva 71/316/CEE.

Cabe às autoridades competentes dos Estados-membros assegurar que se tenha procedido, antes da entrada em serviço destes instrumentos, às operações complementares da primeira verificação CEE previstas no ponto 7.3 do anexo à presente directiva, contanto que a regulamentação nacional determine a sua execução e que estas operações não tenham sido efectuadas anteriormente.

Artigo 4º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva no prazo de 18 meses a contar da sua notificação e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito nacional que adoptarem ou tiverem a intenção de adoptar no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 5º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas em 21 de Dezembro de 1976.

Pelo Conselho

O Presidente

A.P.L.M.M. van der STEE

ANEXO

1. TERMINOLOGIA

1.1. Contadores tempo-distância (« taxímetros »)

Os contadores tempo-distância, a seguir denominados « taxímetros », são instrumentos que, tendo em conta as características do veículo no qual estão instalados e as tarifas para as quais estão regulados, calculam automaticamente e indicam em qualquer momento da utilização, as quantias a pagar pelos utentes das viaturas públicas denominadas táxis, em função das distâncias percorridas e, abaixo de uma determinada velocidade, dos tempos de ocupação do veículo, com exclusão dos diversos suplementos cuja cobrança possa estar autorizada por regulamentos locais em vigor nos Estados-membros.

Para os taxímetros que contenham dispositivos electrónicos no seu sistema de medição, o presente anexo será completado segundo o procedimento previsto no artigo 17º da Directiva 71/316/CEE. Entretanto, os taxímetros electrónicos não podem obter a aprovação CEE de modelo.

1.2. Termos especiais

A indicação de um taxímetro depende, abstraindo da posição tarifária, da constante k do instrumento e de um coeficiente característico w do veículo no qual o instrumento está instalado. Este coeficiente w é função da circunferência efectiva u das rodas do veículo e da relação de transmissão de rotações das rodas ao número de rotações da peça prevista no veículo para a sua ligação ao taxímetro.

1.2.1. Constante k do taxímetro

A constante k de um taxímetro é uma grandeza característica que indica a natureza e o número de sinais que o instrumento deve receber para fornecer correctamente um indicação correspondente a uma dada distância percorrida.

Esta constante k é expressa:

- a) Em rotações por quilómetro (rot/km), ou
- b) Em impulsos por quilómetro (imp/km),

consoante a informação relativa à distância percorrida pelo veículo seja introduzida no taxímetro sob a forma de um número de rotações do seu eixo de comando (eixo motor à entrada do instrumento) ou sob a forma de sinais eléctricos.

1.2.2. Coeficiente característico w do veículo

O coeficiente característico w de um veículo é uma grandeza que indica a natureza e o número de sinais destinados ao comando do taxímetro, e que surge na peça adequada prevista para esse efeito no veículo, correspondente a uma dada distância percorrida.

Este coeficiente w é expresso:

- a) Em rotações por quilómetro (rot/km), ou
- b) Em impulsos por quilómetro (imp/km),

consoante a informação relativa a distância percorrida pelo veículo apareça sob a forma de um número de rotações da peça de comando do taxímetro ou sob a forma de sinais eléctricos.

Este coeficiente varia em função de vários factores, nomeadamente desgaste e a pressão dos pneumáticos, a carga do veículo, as condições do seu deslocamento; deve ser determinado nas condições normais de ensaio do veículo (ponto 1.2.7).

1.2.3. Circunferência efectiva u das rodas

A circunferência efectiva u da roda do veículo que comanda directa ou indirectamente o taxímetro é a distância percorrida pelo veículo durante uma rotação completa desta roda. Quando duas rodas

comandam em comum o taxímetro, a circunferência efectiva é a média das circunferências efectivas de cada uma das duas rodas. É expressa em milímetros.

A circunferência efectiva u está relacionada com o coeficiente característico w do veículo (ponto 1.2.2); por esta razão, a circunferência u , se for necessário conhecê-la, deve também ser determinada nas condições previstas no ponto 1.2.7.

1.2.4. *Dispositivo adaptador*

O dispositivo adaptador é destinado a adaptar o coeficiente característico w do veículo à constante k do taxímetro.

1.2.5. *Amplitude dos erros admissíveis das indicações*

A amplitude dos erros admissíveis mencionados no ponto 5 apenas se refer ao instrumento isolado do veículo (erros próprios do instrumento). Os valores verdadeiros (ponto 5) a utilizar para a determinação dos erros são determinados com base na constante k e nas tarifas para as quais o instrumento foi regulado.

A amplitude dos erros admissíveis determina o desvio máximo entre a maior e a menor das indicações.

1.2.6. *Velocidade de comutação*

A velocidade de comutação é a velocidade à qual o funcionamento do dispositivo indicador do taxímetro passa da base « tempos » à base « distância percorrida » ou reciprocamente.

Obtém-se dividindo a tarifa « tempo » pela tarifa « distância ».

1.2.7. *Condições normais de ensaio do veículo (nomeadamente para determinação do seu coeficiente característico)*

As condições normais de ensaio do veículo são realizadas, quando:

- a) Os pneumáticos que equipam a ou as rodas que comandam o taxímetro são do modelo em cuja circunferência efectiva u corresponde à que serviu para determinar o coeficiente característico w .

Devem estar em bom estado e cheios à pressão correcta;

- b) A carga do veículo é de aproximadamente 150 kg. Esta carga corresponde, por convenção, ao peso de duas pessoas adultas, incluindo o motorista;
- c) O veículo se desloca, movido pelo seu motor, em terreno plano e horizontal, em linha recta, a uma velocidade de $40 \text{ km/h} \pm 5 \text{ km/h}$.

Quando os ensaios são efectuados em condições diferentes (pesos diferentes, velocidade diferente, por exemplo, velocidade a passo de homem; ensaios em banco), os resultados serão afectados dos coeficientes de correcção necessários para converter o seu valor ao que teria sido obtido nas condições normais de ensaio acima definidas.

2. UNIDADES DE MEDIDA

As unidades de medida seguintes são as únicas autorizadas para exprimir as indicações fornecidas ou apostas nos taxímetros:

- O metro ou o quilómetro, para a distância. Todavia, até ao termo do período transitório durante o qual a utilização das unidades de medida do sistema imperial que constam dos Capítulos C e D do Anexo à Directiva 71/354/CEE do Conselho, de 18 de Outubro de 1971, relativa às unidades de medida ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 76/770/CEE ⁽²⁾, é autorizada na Comunidade, as distância podem, se o Reino Unido ou a Irlanda o desejarem, ser expressas nestes Estados, em « yards » ou « miles »;

- O segundo, o minuto ou a hora, para o tempo.

⁽¹⁾ JO nº L 243 de 29. 10. 1971, p. 29.

⁽²⁾ JO nº L 262 de 27. 9. 1976, p. 204.

O preço da corrida deve ser expresso em unidades monetárias legais no país de matrícula do veículo.

3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

3.1. Dispositivo de medição — dispositivo calculador

3.1.1. O taxímetro deve ser realizado de tal modo que calcule e indique o preço da corrida baseando-se unicamente:

- a) Na distância percorrida (funcionamento com base na distância percorrida), quando o veículo rola a uma velocidade superior à velocidade de comutação;
- b) No tempo (funcionamento com base no tempo), quando o veículo rola a uma velocidade inferior à velocidade de comutação ou quando está parado.

3.1.2. O funcionamento com base na distância percorrida deve ser comandado pelas rodas; todavia, uma marcha atrás não deve implicar uma diminuição da indicação do preço ou da distância percorrida.

O funcionamento com base no tempo deve ser assegurado por um movimento de relojoaria que só possa ser accionado por uma manobra do dispositivo de comando do taxímetro.

Se o movimento de relojoaria mecânico for do tipo de corda manual, deve funcionar durante oito horas pelo menos sem que seja necessário dar-lhe corda, ou durante duas horas se o mecanismo da corda for accionado por cada manobra manual que precede a ligação do taxímetro.

Se o movimento de relojoaria mecânico for de corda eléctrica, deve recarregar-se automaticamente.

O movimento de relojoaria eléctrico deve estar pronto a funcionar a qualquer momento.

3.1.3. No caso de funcionamento com base na distância percorrida e para cada uma das posições tarifárias, a primeira mudança de indicação deve produzir-se depois de percorrida uma distância inicial, determinada de acordo com os regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros. As divisões seguintes do indicador devem corresponder a distâncias iguais entre si.

No caso de funcionamento com base no tempo e para cada uma das posições tarifárias, a primeira mudança de indicação deve produzir-se um tempo inicial, determinado de acordo com os regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros. As divisões seguintes do indicador devem corresponder a tempos iguais entre si.

Na ausência de comutação, a relação existente entre a distância inicial e a distância correspondente às divisões seguintes, qualquer que seja a posição tarifária utilizada, deve ser igual à relação existente entre o tempo inicial e o tempo correspondente às divisões seguintes.

3.1.4. O dispositivo adaptador deve ser realizado de tal modo que a abertura da respectiva caixa não permita o acesso aos outros órgãos do taxímetro.

3.1.5. O taxímetro deve ser concebido de modo a permitir facilmente as alterações do dispositivo calculador necessárias para dar cumprimento às alterações impostas pelos regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros.

No caso de o número das posições tarifárias do instrumento ser superior ao número das tarifas em vigor, os taxímetros devem, em todas as posições excedentárias, calcular e indicar um preço baseado numa das tarifas autorizadas pelos regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros.

3.2. Dispositivo de comando

3.2.1. Os órgãos do taxímetro só devem poder ser postos em movimento após terem sido ligados pelo dispositivo de comando numa das posições autorizadas seguintes:

3.2.2. Posição « livre »

Na posição « livre » :

- a) Não deve existir qualquer indicação de preço a pagar ou então essa indicação deve ser igual a zero. Todavia, essa indicação pode ser a do valor da bandeirada nos Estados-membros em que esta indicação seja utilizada à data de adopção da presente directiva ;
- b) O funcionamento com base na distância percorrida e o funcionamento com base no tempo não devem actuar sobre o dispositivo que indica o preço a pagar ;
- c) O visor dos suplementos eventuais (ponto 3.3.7) deve estar em branco ou exibir a indicação « zero ».

3.2.3. Outras posições

O dispositivo de comando deve ser realizado de tal modo que, partindo da posição « livre », o taxímetro possa ser sucessivamente colocado nas posições de funcionamento seguintes :

- a) Nas diferentes posições tarifárias segundo a ordem crescente de grandeza das tarifas ou um outra ordem autorizada pelos regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros ; nestas posições, o funcionamento com base no tempo, o funcionamento com base na distância percorrida e o indicador eventual de suplementos devem estar ligados ;
- b) Numa posição « a pagar », que afixe o montante final da importância devida, independentemente de qualquer suplemento. Nesta posição, o funcionamento com base no tempo deve ser interrompido e o funcionamento com base na distância percorrida deve ser ligado na tarifa autorizada pelos regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros.

3.2.4. Manobra do dispositivo de comando

A manobra do dispositivo de comando está sujeita às restrições seguintes :

- a) A partir de uma posição tarifária qualquer, o taxímetro não deve poder ser reposto na posição « livre » sem passar pela posição « a pagar ». No entanto a passagem de uma posição tarifária a outra deve continuar a ser possível ;
- b) A partir da posição « a pagar », o taxímetro não deve poder ser reposto numa posição tarifária qualquer sem passar pela posição « livre » ;
- c) O taxímetro deve ser concebido de tal modo que uma mudança de posição tarifária efectuada passando pela posição « livre » apenas seja possível, se as condições impostas ao dispositivo de comando para esta posição (ponto 3.2.2) estiverem inteiramente preenchidas aquando da sua passagem por esta posição ;
- d) Deve ser impossível colocar o dispositivo de comando de tal modo que o taxímetro se mantenha noutras posições que não as previstas anteriormente.

3.2.5. Disposições especiais

Independentemente das disposições precedentes, as comutações entre as diferentes posições tarifárias podem também ser feitas automaticamente em função de uma certa distância percorrida ou de um certo tempo de ocupação, em conformidade com os regulamentos tarifários vigentes nos diferentes Estados-membros.

3.3. Dispositivo indicador

3.3.1. A face de leitura do taxímetro deve ser realizada de tal modo que as indicações que interessam ao utente possam ser facilmente lidas de dia e de noite.

3.3.2. A importância a pagar, independentemente dos eventuais suplementos, deve ser conhecida pela simples leitura de uma indicação em algarismos alinhados, cuja altura mínima é de 10 mm.

Aquando do início do funcionamento do instrumento a partir da posição « livre » por accionamento do dispositivo de comando, deve ser afixada uma importância fixa correspondente à bandeirada.

A indicação do preço deve progredir seguidamente de modo descontínuo por divisões sucessivas de valor monetário constante.

3.3.3. O taxímetro deve estar provido de um dispositivo que indique em qualquer momento, na face de leitura, a posição de funcionamento ligada, em conformidade com as disposições nacionais.

3.3.4. O taxímetro deve ser concebido de modo a permitir a instalação de um dispositivo repetidor do dispositivo de comando, que indique no exterior do veículo a posição de funcionamento ou a tarifa utilizada.

Este dispositivo repetidor não deve, em caso nenhum, perturbar o bom funcionamento do instrumento ou permitir o acesso ao mecanismo ou às transmissões do taxímetro.

3.3.5. Se as indicações obrigatórias não são dadas em algarismos ou letras autoluminosos, o taxímetro deve conter um dispositivo de iluminação dessas indicações, não ofuscante mas de intensidade suficiente para permitir uma leitura fácil.

A substituição das fontes luminosas destes dispositivos deve poder fazer-se sem abertura das partes seladas do aparelho.

3.3.6. O taxímetro deve poder incorporar totalizadores impostos ou autorizados pelos regulamentos nacionais, nomeadamente dos contadores que indicam:

- a) A distância total percorrida pelo veículo;
- b) A distância total percorrida em carga;
- c) O número total de bandeiradas;
- d) O número de divisões de preços registadas.

Estes contadores devem desempenhar correctamente as funções para as quais são previstos.

Devem dar uma indicação em algarismos alinhados, de uma altura mínima aparente de 4 mm.

3.3.7. O taxímetro deve poder ser provido de um indicador de suplementos que corresponda às prescrições nacionais, independente do indicador de preço e de retorno automático a zero na posição « livre ».

Estes suplementos devem ser indicados por algarismos alinhados de altura mínima aparente de 8 mm e não superior à dos algarismos que indicam o preço da corrida.

3.4 Dispositivos complementares facultativos

Um taxímetro pode ainda estar provido de dispositivos complementares, tais como:

- a) Contadores de controlo do interesse de proprietário do veículo;
- b) Impressor de cartões ou fitas que indiquem o preço a pagar.

A presença de tais dispositivos e o seu funcionamento não devem influir no bom funcionamento do taxímetro propriamente dito.

3.5 Construção

3.5.1. Os taxímetros devem ser sólidos e bem construídos.

As suas partes essenciais devem ser executadas em materiais que garantam uma solidez e estabilidade suficientes.

3.5.2. A caixa do taxímetro e a do dispositivo adaptador, se este último for exterior à caixa do taxímetro, bem como as bainhas dos órgãos de transmissão, devem ser executadas de tal modo que os órgãos essenciais do mecanismo não sejam alcançáveis do exterior e estejam protegidos contra a poeira e a humidade.

O acesso aos órgãos que permitem a regulação deve ser impossível sem deterioração dos selos de garantia (ponto 6).

4. MARCAÇÕES

4.1. Marcações gerais e identificação

Todos os taxímetros devem ostentar na face de leitura ou numa placa selada, facilmente visíveis e legíveis nas condições normais de instalação, as indicações seguintes:

- a) O nome e a morada do fabricante ou a sua marca;
- b) A designação do modelo do instrumento, o seu número e o ano de fabrico;
- c) O sinal de aprovação CEE de modelo;
- d) A constante k (indicada com uma imprecisão relativa não superior a 0,2 %).

Todos os taxímetros devem apresentar espaços que permitam:

- a) Mencionar, se for caso disso, indicações complementares relativas ao instrumento ou ao veículo, em conformidade com as disposições dos regulamentos nacionais;
- b) Apor além da marca da primeira verificação parcial CEE, as outras marcas eventualmente previstas pelos regulamentos nacionais.

4.2. Marcações especiais

- 4.2.1. Na proximidade dos visores de todos os dispositivos indicadores, o significado dos valores indicados deve figurar de maneira visível, legível e não ambígua.
- 4.2.2. Ao lado da indicação do preço da corrida e da dos suplementos a pagar deve figurar o nome ou o símbolo da unidade monetária.

5. AMPLITUDE DOS ERROS ADMISSÍVEIS DAS INDICAÇÕES

Para o controlo em banco de ensaio de um taxímetro pronto a ser instalado e munido dos seus acessórios, o valor (convencionalmente) verdadeiro das grandezas medida é o que resulta do valor de k indicado no aparelho e da(s) tarifa(s) para a(s) qual (quais) o instrumento foi regulado.

O verdadeiro valor destas grandezas deve estar compreendido entre a maior e a menor das indicações admissíveis.

- 5.1. No caso de funcionamento com base na distância percorrida, a amplitude dos erros admissíveis para uma dada distância percorrida não deve exceder
 - a) Para a distância inicial (ponto 3.1.3.): 2 % do valor verdadeiro; todavia, quando esta distância inicial for inferior a 1 000 metros, esta amplitude é de 20 metros;
 - b) Para as distâncias seguintes: 2 % do valor verdadeiro.
- 5.2. No caso de funcionamento com base no tempo, a amplitude dos erros admissíveis para um dado tempo não deve exceder:
 - a) Para o tempo inicial (ponto 3.1.3.): 3 % do valor verdadeiro; todavia, quando este tempo inicial for inferior a 10 minutos, esta amplitude é de 18 segundos;
 - b) Para os tempos seguintes: 3 % do valor verdadeiro.
- 5.3. Regulamentos nacionais especificarão, se a regulação do conjunto de medições (taxímetro + veículo) deve ser efectuada de tal modo que os limites de amplitude dos erros admissíveis sejam colocados simétrica ou assimetricamente em relação ao erro zero, o qual, para o funcionamento com base na distância, é, neste caso, referida à distância realmente percorrida pelo veículo.

6. SELOS

- 6.1. Os órgãos dos taxímetros a seguir enumerados devem ser construídos de modo a poderem ser selados por uma marca de selagem:
 - a) A caixa que encerra o mecanismo interior do taxímetro;
 - b) A caixa do dispositivo adaptador;

- c) As bainhas dos dispositivos mecânicos ou eléctricos que formam a ligação entre a entrada do taxímetro e a peça correspondente prevista no veículo para a ligação do instrumento, compreendidas as peças destacáveis do dispositivo adaptador;
 - d) No caso de corda eléctrica do mecanismo de relojoaria e de ligação eléctrica do dispositivo de comando do taxímetro, as ligações do cabo eléctrico;
 - e) As eventuais placas para inscrições obrigatórias e aposição das marcas de verificação;
 - f) As ligações do cabo eléctrico do dispositivo repetidor referido no ponto 3.3.4, caso exista.
- 6.2. Estes selos, se existirem, devem ser tais que seja impossível qualquer acesso aos órgãos e ligações sem que seja danificada uma marca de selagem.
- 6.3. O certificado de aprovação CEE de modelo fixará os locais dos selos e, tanto quanto necessário a natureza e a forma dos dispositivos que permitam a execução destas selagens.

7. PRIMEIRA VERIFICAÇÃO CEE

- 7.1. Quando é exigida a verificação completa, a primeira verificação CEE de um taxímetro efectua-se em várias fases.
- 7.2. Primeira fase: o taxímetro recebe a marca de primeira verificação parcial CEE, quando:
- a) O seu modelo teve a aprovação CEE de modelo;
 - b) O instrumento é conforme ao modelo aprovado e ostenta as marcações exigidas no ponto 4.1;
 - c) A amplitude da sua zona de erros obedece às disposições dos pontos 5.1 e 5.2.
- 7.3. Fases posteriores: são da competência das autoridades do país onde o taxímetro será colocado em serviço.
- Estas fases incluem:
- antes da instalação no veículo:
 - a) O controlo da regulação do instrumento, em conformidade com as disposições do ponto 5.3;
 - b) O controlo da regulação das tarifas, em conformidade com os regulamentos em vigor;
 - após a instalação no veículo:
 - O controlo do conjunto de medição assim realizado.