

DIRECTIVA 2006/27/CE DA COMISSÃO**de 3 de Março de 2006**

que altera, para as adaptar ao progresso técnico, a Directiva 93/14/CEE do Conselho relativa à travagem dos veículos a motor de duas e três rodas, a Directiva 93/34/CEE do Conselho relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas, a Directiva 95/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à velocidade máxima de projecto, ao binário máximo e à potência útil máxima do motor dos veículos a motor de duas ou três rodas e a Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a 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 e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 17.º,Tendo em conta a Directiva 93/14/CEE do Conselho, de 5 de Abril de 1993, relativa à travagem dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 4.º,Tendo em conta a Directiva 93/34/CEE do Conselho, de 14 de Junho de 1993, relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽³⁾, nomeadamente o artigo 3.º,Tendo em conta a Directiva 95/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de Fevereiro de 1995, relativa à velocidade máxima de projecto, ao binário máximo e à potência útil máxima do motor dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽⁴⁾, nomeadamente o artigo 4.º,Tendo em conta a Directiva 97/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1997, relativa a determinados elementos ou características dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽⁵⁾, nomeadamente o artigo 7.º,

Considerando o seguinte:

- (1) As Directivas 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE são directivas específicas no âmbito do procedimento de homologação CE instituído pela Directiva 2002/24/CE.

⁽¹⁾ JO L 124 de 9.5.2002, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/30/CE da Comissão (JO L 106 de 27.4.2005, p. 17).

⁽²⁾ JO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 188 de 29.7.1993, p. 38. Directiva alterada pela Directiva 1999/25/CE da Comissão (JO L 104 de 21.4.1999, p. 19).

⁽⁴⁾ JO L 52 de 8.3.1995, p. 1. Directiva alterada pela Directiva 2002/41/CE da Comissão (JO L 133 de 18.5.2002, p. 17).

⁽⁵⁾ JO L 226 de 18.8.1997, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/30/CE.

- (2) É necessário integrar a última alteração ao Regulamento UNECE n.º 78 das Nações Unidas nas exigências de homologação europeias, a fim de garantir a equivalência entre o disposto na Directiva 93/14/CEE e as disposições do Regulamento UNECE n.º 78 das Nações Unidas.

- (3) As disposições relativas às inscrições regulamentares e à velocidade máxima dos veículos a motor de duas ou três rodas, conforme definidas nas Directivas 93/34/CEE e 95/1/CE, podem ser simplificadas com o propósito de melhorar a legislação.

- (4) Para garantir o correcto funcionamento do sistema de homologação na globalidade, é necessário clarificar que disposições referentes a saliências exteriores, fixações de cintos de segurança e cintos de segurança se aplicam aos veículos com carroçaria e aos veículos sem carroçaria.

- (5) Na Directiva 97/24/CE, é necessário clarificar e completar as disposições relativas à marcação dos catalisadores e silenciosos de origem.

- (6) Por conseguinte, as Directivas 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE devem ser alteradas em conformidade.

- (7) As medidas da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Adaptação ao Progresso Técnico,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

O anexo da Directiva 93/14/CEE é alterado em conformidade com o texto constante do anexo I da presente directiva.

Artigo 2.º

O anexo da Directiva 93/34/CEE é alterado em conformidade com o texto constante do anexo II da presente directiva.

Artigo 3.º

O anexo I da Directiva 95/1/CE é alterado em conformidade com o texto constante do anexo III da presente directiva.

Artigo 4.º

O anexo III do capítulo 1, os anexos I e II do capítulo 3, o anexo I do capítulo 4, os anexos I, II, VI, e VII do capítulo 5, o anexo do capítulo 7, os anexos II, III e IV do capítulo 9, o título e o anexo I do capítulo 11 e os anexos I e II do capítulo 12 da Directiva 97/24/CE são alterados em conformidade com o texto constante do anexo IV da presente directiva.

Artigo 5.º

1. Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2007, no que diz respeito a veículos de duas ou três rodas que cumpram as disposições previstas nas Directivas 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE, respectivamente, com a redacção que lhes é dada pela presente directiva, os Estados-Membros não podem, por motivos relacionados com o objecto da directiva em questão, recusar a concessão de uma homologação CE ou proibir o registo, a venda ou a entrada em circulação de tais veículos.

2. Com efeitos a partir de 1 de Julho de 2007, os Estados-Membros devem recusar, por motivos relacionados com o objecto da directiva em questão, a concessão de uma homologação CE a qualquer novo modelo de veículo de duas ou três rodas que não cumpra as disposições previstas nas Directivas 93/14/CEE, 93/34/CEE, 95/1/CE e 97/24/CE, respectivamente, com a redacção que lhes é dada pela presente directiva.

Artigo 6.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até, o mais tardar,

31 de Dezembro de 2006. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

Sempre que os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades daquela referência incumbem aos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas na presente directiva.

Artigo 7.º

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

Artigo 8.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 3 de Março de 2006.

Pela Comissão
Günter VERHEUGEN
Vice-Presidente

ANEXO I

O anexo da Directiva 93/14/CEE é alterado da seguinte forma:

1. É aditado o seguinte ponto 2.1.1.3:

«2.1.1.3. As guarnições dos travões não devem conter amianto.».

2. O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

a) Os pontos 1.1.1 e 1.1.2 passam a ter a seguinte redacção:

«1.1.1. O desempenho prescrito para os dispositivos de travagem baseia-se na distância de imobilização e/ou na desaceleração média totalmente desenvolvida. O desempenho de um dispositivo de travagem deve determinar-se medindo a distância de imobilização relativamente à velocidade inicial do veículo e/ou medindo a desaceleração média totalmente desenvolvida durante o ensaio.

1.1.2. A distância de travagem é a distância percorrida pelo veículo desde o momento em que o condutor começa a accionar o comando do sistema de travagem até ao momento em que o veículo pára; a velocidade inicial v_1 do veículo é a velocidade no momento em que o condutor começa a accionar o comando do sistema de travagem; a velocidade inicial não deve ser inferior a 98 % da velocidade prescrita para o ensaio em questão. A desaceleração média totalmente desenvolvida (d_m) é dada pela desaceleração média em função da distância no intervalo v_b a v_e e é calculada através da seguinte fórmula:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

em que:

d_m = desaceleração média totalmente desenvolvida

v_1 = velocidade acima definida

v_b = velocidade do veículo correspondente a 0,8 v_1 , em km/h

v_e = velocidade do veículo correspondente a 0,1 v_1 , em km/h

s_b = distância percorrida entre os instantes correspondentes a v_1 e v_b , em metros

s_e = distância percorrida entre os instantes correspondentes a v_1 e v_e , em metros

No que respeita à exactidão, os instrumentos utilizados devem permitir medir as velocidades e as distâncias com desvios que, às velocidades especificadas para o ensaio, não excedam ± 1 %. A desaceleração média totalmente desenvolvida, " d_m ", pode ser determinada por métodos que não envolvam a medição de velocidades e distâncias; nesse caso, a exactidão na determinação de " d_m " deve ser de ± 3 %.

b) No ponto 1.1.3, onde se lê «homologação» passa a ler-se «homologação de um veículo»;

c) O ponto 1.2.1.1 passa a ter a seguinte redacção:

«1.2.1.1. Os limites prescritos para o desempenho mínimo são os indicados a seguir para cada categoria de veículo; o veículo em causa deve cumprir as exigências relativas, quer à distância de imobilização, quer à desaceleração média totalmente desenvolvida prescritas para a categoria a que pertence, muito embora possa não ser necessário medir ambos os parâmetros.»;

d) O ponto 1.4.2.1 passa a ter a seguinte redacção:

«1.4.2.1. O veículo e o(s) travão(travões) a ensaiar devem encontrar-se praticamente secos e o(s) travão(travões) deve(m) estar frios. Um travão é considerado frio quando a sua temperatura, medida no disco ou no exterior do tambor, for inferior a 100 °C.».

ANEXO II

O ponto 3.1.1.2 do anexo da Directiva 93/34/CEE passa a ter a seguinte redacção:

«3.1.1.2. A segunda parte é constituída por seis caracteres (letras ou algarismos), com o objectivo de indicar as características gerais do veículo (modelo, variante e, no caso dos ciclomotores, versão); cada característica pode ser representada por vários caracteres. Se o fabricante não utilizar um ou vários caracteres, os espaços não preenchidos devem ser completados com caracteres alfabéticos ou numéricos, cuja escolha é deixada ao critério do fabricante;».

ANEXO III

O ponto 7 do anexo I da Directiva 95/1/CE passa a ter a seguinte redacção:

«7. VELOCIDADE MÁXIMA

A velocidade máxima do veículo deve ser expressa em quilómetros/hora, utilizando-se o valor correspondente ao número inteiro mais próximo da média aritmética dos valores das velocidades medidas em dois ensaios consecutivos, que não devem diferir entre si mais de 3 %. Se essa média aritmética se situar exactamente a meio do intervalo entre dois números inteiros, deve ser arredondada para o número superior. No caso de veículos em que a velocidade máxima não é limitada pela definição aplicável constante dos pontos 2 e 3 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE, não é necessário qualquer ensaio de homologação e a velocidade máxima deve ser aceite como a que foi declarada pelo fabricante do veículo na ficha de informações do anexo II da Directiva 2002/24/CE.».

ANEXO IV

A Directiva 97/24/CE é alterada do seguinte modo:

1. Na secção II.1 do apêndice 2 do anexo III do capítulo 1, o quinto travessão é suprimido.

2. O capítulo 3 é alterado do seguinte modo:

a) O anexo I é alterado do seguinte modo:

i) O título passa ter a seguinte redacção:

«DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS SALIÊNCIAS EXTERIORES DE VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS RODAS»;

ii) É aditado o ponto 3.6 seguinte:

«3.6. No caso de veículos de duas rodas equipados com uma estrutura ou painéis destinados a rodear, ou a rodear parcialmente, o condutor ou os passageiros ou a cobrir componentes do veículo, a autoridade responsável pela homologação ou o serviço técnico podem, de forma discricionária e mediante consulta do fabricante de veículo, aplicar o disposto no presente anexo ou no anexo II à totalidade ou a parte do veículo, com base numa avaliação das condições mais desfavoráveis.»;

iii) O ponto 6.2 passa a ter a seguinte redacção:

«6.2. A extremidade das alavancas manuais da embraiagem e dos travões deve ser sensivelmente esférica e ter um raio de curvatura de, pelo menos, 7 mm. Os bordos exteriores dessas alavancas devem ter um raio de curvatura não inferior a 2 mm. A verificação é feita com as alavancas na posição não accionada.»;

b) O título e a secção «Generalidades» do anexo II passam a ter a seguinte redacção:

«DISPOSIÇÕES APLICÁVEIS ÀS SALIÊNCIAS EXTERIORES DOS VEÍCULOS A MOTOR DE TRÊS RODAS, DOS QUADRICICLOS LIGEIOS E DOS QUADRICICLOS

GENERALIDADES

No que se refere aos veículos a motor de três rodas destinados ao transporte de passageiros, aplicam-se as disposições da Directiva 74/483/CEE (*) relativas às saliências exteriores dos veículos a motor (da categoria M1).

Contudo, tendo em conta a variedade de tipos de construção desses veículos, a autoridade responsável pela homologação ou o serviço técnico podem, de forma discricionária e mediante consulta do fabricante de veículo, aplicar o disposto no presente anexo ou no anexo II à totalidade ou a parte do veículo, com base numa avaliação das condições mais desfavoráveis.

Isto é igualmente aplicável às disposições seguintes relativas aos veículos a motor de três rodas, aos quadriciclos ligeiros e aos quadriciclos.

As seguintes disposições são aplicáveis a veículos a motor de três rodas, quadriciclos ligeiros e quadriciclos destinados ao transporte de mercadorias.

(*) JO L 266 de 2.10.1974, p. 4.»

3. No anexo I do capítulo 4, são aditados os pontos 14 e 15 com a seguinte redacção:

«14) “Veículo sem carroçaria”, um veículo no qual o habitáculo não é delimitado por, pelo menos, quatro dos seguintes elementos: pára-brisas, piso, tecto e paredes ou portas laterais e traseiras.

15) “Veículo com carroçaria”, um veículo no qual o habitáculo é delimitado ou pode ser delimitado por, pelo menos, quatro dos seguintes elementos: pára-brisas, piso, tecto e paredes ou portas laterais e traseiras.».

4. O capítulo 5 é alterado do seguinte modo:

a) O anexo I é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2.3.2 passa a ter a seguinte redacção:

«2.3.2. Todos os catalisadores de origem devem ostentar, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca “e” seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»;

ii) O ponto 5.2.1 passa a ter a seguinte redacção e os pontos 5.2.1.1 e 5.2.1.2 são suprimidos:

«5.2.1. Marcações

Os catalisadores de substituição de origem devem incluir, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca “e” seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»;

b) O anexo II é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 2.4.2 passa a ter a seguinte redacção:

«2.4.2. Todos os catalisadores de origem devem ostentar, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca «e» seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»;

ii) O ponto 5.2.1 passa a ter a seguinte redacção e os pontos 5.2.1.1 e 5.2.1.2 são suprimidos:

«5.2.1. Marcações

Os catalisadores de substituição de origem devem incluir, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca “e” seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»;

c) O ponto 4.A do anexo VI passa a ter a seguinte redacção:

«4A. Catalisadores

4.A.1. Catalisador de origem ensaiado em conformidade com todos os requisitos da presente directiva.

4.A.1.1. Marca e tipo do catalisador de origem, em conformidade com o ponto 3.2.12.2.1 do anexo V (ficha de informações).

4.A.2. Catalisador de substituição de origem ensaiado em conformidade com todos os requisitos da presente directiva.

4.A.2.1. Marca(s) e tipo(s) do catalisador de substituição de origem, em conformidade com o ponto 3.2.12.2.1 do anexo V (ficha de informações);

5. A figura 1 do anexo do capítulo 7 é substituída pela figura seguinte:

Figura 1

Marca de fábrica:	1.
Categoria do veículo:	2.
	3.
	4.
	5.
	6.
	7.
	7a.
	8.
	9.
	10.
	11.
	12.

Nota: as linhas não aplicáveis podem ser omitidas

6. O capítulo 9 é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2.3.2.2 de anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«2.3.2.2. Todos os silenciosos de origem devem ostentar, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca “e” seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»

b) O ponto 2.3.2.2 de anexo III passa a ter a seguinte redacção:

«2.3.2.2. Todos os silenciosos de origem devem ostentar, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca «e» seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.»;

c) O ponto 2.4.2.2 de anexo IV passa a ter a seguinte redacção:

«2.4.2.2. Todos os silenciosos de origem devem ostentar, pelo menos, as seguintes indicações:

- a marca “e” seguida da indicação do país que concedeu a homologação;
- a denominação ou a marca comercial do fabricante do veículo;
- a marca e o número de identificação da peça.

Essa referência deve ser legível, indelével e visível na posição de montagem prevista.».

7. O capítulo 11 é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redacção:

«FIXAÇÕES DOS CINTOS DE SEGURANÇA E CINTOS DE SEGURANÇA DOS CICLOMOTORES DE TRÊS RODAS, TRICICLOS E QUADRICICLOS»;

b) O anexo I é alterado do seguinte modo:

i) O ponto 1.6 passa a ter a seguinte redacção e é aditado o ponto 1.6.A:

«1.6. “Banco”, uma estrutura fazendo ou não parte integrante da estrutura do veículo, completa com o seu revestimento, que oferece um lugar sentado para um adulto; o termo designa tanto um banco individual como a parte de um banco corrido correspondente a um lugar sentado. Um selim não é considerado um banco nos termos do ponto 2.1.

1.6.A. “Selim”, um lugar sentado em que o condutor ou passageiro montam.»;

ii) O ponto 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. **DISPOSIÇÕES GERAIS**

2.1. Se existirem fixações para cinto de segurança, estas devem cumprir o disposto no presente capítulo.

2.1.1. As fixações para os cintos de segurança devem ser instaladas em todos os bancos dos ciclomotores de três rodas, triciclos, quadriciclos ligeiros e quadriciclos.

2.1.1.1. É exigida a instalação de pontos de fixação apropriados para os cintos de três pontos em todos os bancos que preenchem ambas as condições seguintes:

- se o banco tiver encosto ou existir um suporte que ajude a determinar o ângulo de inclinação do manequim e possa ser considerado um encosto e
- se existir um elemento estrutural lateral ou transversal por detrás do ponto H a uma altura de mais de 450 mm, medida no plano vertical do ponto H.

2.1.1.2. Para todos os outros bancos, são admissíveis as fixações apropriadas para cintos subabdominais.

2.1.2. As fixações dos cintos de segurança não são obrigatórias para os ciclomotores de três rodas ou os quadriciclos de massa sem carga inferior ou igual a 250 kg.».

8. O capítulo 12 é alterado do seguinte modo:

a) Após o título do anexo I do capítulo 12, é aditado o seguinte texto:

«Para efeitos do presente capítulo, por “veículo com carroçaria” entende-se um veículo no qual o habitáculo é delimitado ou pode ser delimitado por, pelo menos, quatro dos seguintes elementos: pára-brisas, piso, tecto e paredes ou portas laterais e traseiras.»;

b) O ponto 2.3.1 do anexo II passa a ter a seguinte redacção:

«2.3.1. Qualquer veículo deve estar equipado com um dispositivo de degelo e de desembaciamento do pára-brisas que permita eliminar a geada e o gelo do vidro e a humidade que cubra a superfície interior do pára-brisas.

Todavia, este dispositivo não é exigido nos ciclomotores de três rodas com carroçaria e equipados com um motor de potência não superior a 4 kW, ou em veículos em que o pára-brisas esteja montado de modo a não haver qualquer estrutura ou painel fixados ao pára-brisas que se prolonguem para a retaguarda mais de 100 mm. O dispositivo é exigido em qualquer veículo com tejadilho permanente, desmontável ou retráctil.».
