

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

| <u>Número de informação</u> | Índice | Página |
|-----------------------------|--|--------|
| | I Comunicações | |
| | | |
| | II Actos preparatórios | |
| | Comissão | |
| 92/C 293/01 | Proposta de directiva do Conselho relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas | 1 |
| 92/C 293/02 | Proposta de directiva do Conselho relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas | 5 |
| 92/C 293/03 | Proposta de directiva do Conselho relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas | 15 |
| 92/C 293/04 | Proposta de directiva do Conselho relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas | 23 |
| 92/C 293/05 | Proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas | 32 |
| 92/C 293/06 | Proposta de directiva do Conselho relativa à localização da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas | 38 |
| 92/C 293/07 | Proposta de directiva do Conselho relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas | 43 |
| 92/C 293/08 | Proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas | 49 |

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho relativa às massas e dimensões dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/01)

COM(92) 330 final — SYN 428

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos de duas e três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito às massas e dimensões, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas às massas e dimensões dos veículos a motor

de duas ou três rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE (1);

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e o seu anexo aplicam-se às massas e dimensões de qualquer modelo de veículo de duas ou três rodas como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de ..., relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

(1) JO nº L...

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito às massas e dimensões de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adaptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 4º da presente directiva.

Artigo 4º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE ⁽¹⁾, um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

ANEXO

DEFINIÇÕES — DISPOSIÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS

1. DEFINIÇÕES

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- 1.1. «comprimento», a distância entre dois planos verticais perpendiculares ao plano longitudinal do veículo e tangentes ao veículo, respectivamente, à frente e à retaguarda. Qualquer elemento do veículo e, em particular, qualquer órgão fixo saliente à frente ou à retaguarda (para-choques, guarda-lamas, etc.) está compreendido entre os dois planos referidos;
 - 1.1. «largura», a distância entre dois planos paralelos ao plano longitudinal do veículo e tangentes ao veículo em ambos os lados do referido plano. Qualquer elemento do veículo e, em particular, qualquer órgão fixo saliente lateralmente está compreendido entre os dois planos referidos, exceptuando o(s) retrovisor(es);
 - 1.3. «altura», a distância entre o plano de apoio do veículo e um plano paralelo tangente à parte superior do veículo. Qualquer elemento fixo do veículo está compreendido entre os dois planos referidos, exceptuando o(s) retrovisor(es);
 - 1.4. «plano longitudinal», um plano vertical paralelo à direcção de movimento do veículo em linha recta;
 - 1.5. «massa em vazio»
 - 1.6. «massa em ordem de marcha»
- } são aplicáveis as definições que constam das notas d) 1 e d) 2 do anexo II da Directiva 92/.../CEE.

2. DISPOSIÇÕES GERAIS

Aquando das verificações, devem ser respeitadas as seguintes condições:

- 2.1. a medição das dimensões é efectuada com o veículo com a sua massa em ordem de marcha e com os pneumáticos insuflados à pressão prevista pelo fabricante para a massa em ordem de marcha;
- 2.2. o veículo deve estar em posição vertical e as rodas devem ser colocadas na posição correspondente à deslocação em linha recta;
- 2.3. todas as rodas do veículo devem assentar no plano de apoio, exceptuando a roda de reserva de utilização temporária, caso exista.

3. DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS

3.1. Dimensões máximas

3.1.1. As dimensões máximas autorizadas para os veículos a motor de duas ou três rodas são as seguintes:

- 3.1.1.1. — comprimento: 4,00 m,
- 3.1.1.2. — largura: 2,00 m,
- 3.1.1.3. — altura: 2,50 m.

3.2. Massas máximas

3.2.1. As massas máximas autorizadas para os veículos a motor de duas ou três rodas, em ordem de marcha, são as seguintes:

- 3.2.1.1. veículos a motor de duas rodas: massa tecnicamente admissível declarada pelo fabricante;
- 3.2.1.2. veículos a motor de três rodas: 1 000 quilogramas (as massas das baterias de propulsão dos veículos eléctricos não são tidas em consideração).
- 3.2.2. A massa rebocável pelos veículos a motor de duas ou três rodas não deve exceder 50 % da massa do veículo em ordem de marcha.
- 3.2.3. As cargas máximas autorizadas que podem ser transportadas pelos ciclomotores de três rodas e pelos triciclos são as seguintes:
 - 3.2.3.1. — ciclomotores de três rodas: 800 kg,
 - 3.2.3.2. — triciclos: 1 500 kg.

Apêndice 1

Ficha de informações no que diz respeito às massas e dimensões de um modelo de veículo de duas e três rodas

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito às massas e dimensões de um modelo de veículo de duas e três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- parte A:
 - 0.1,
 - 0.2,
 - 0.4 a 0.6,
 - 1.2,
 - 2.1 a 2.5,
- parte C:
 - 1.2.1.

Apêndice 2

Certificado de homologação no que diz respeito às massas e dimensões de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

MODELO

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada ⁽¹⁾.
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/02)

COM(92) 331 final — SYN 429

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos de duas e três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas à identificação dos comandos, avisadores e indicadores dos veículos a motor de duas ou três rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE (1);

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que, para facilitar o acesso aos mercados dos países não membros da Comunidade, é necessário estabelecer a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 60 da CEE/ONU;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva aplica-se à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de qualquer modelo de veículo como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de . . . , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

Em conformidade com as disposições do artigo 11º da Directiva 92/.../CEE, é reconhecida a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 60 da CEE/ONU (documento E/ECE/TRANS/505 — Add. 59).

(1) JO nº L . . .

As autoridades dos Estados-membros que concederem a homologação devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com as prescrições do Regulamento nº 60 acima mencionado, bem como as marcas de homologação em vez das homologações correspondentes concedidas em conformidade com as prescrições da presente directiva.

Artigo 4º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 5º da presente directiva.

Artigo 5º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE⁽¹⁾, um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição

conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estado-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 7º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

ANEXO I

PRESCRIÇÕES RELATIVAS À HOMOLOGAÇÃO DOS VEÍCULOS DE DUAS OU TRÊS RODAS NO QUE DIZ RESPEITO À IDENTIFICAÇÃO DOS COMANDOS, AVISADORES E INDICADORES

1. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- 1.1. «*comando*», qualquer parte do veículo ou elemento directamente accionado pelo condutor que provoca uma alteração no estado ou no funcionamento do veículo ou numa das suas partes;
- 1.2. «*avisador*», um sinal que indica o accionamento de um dispositivo, o funcionamento ou estado suspeito ou defeituoso ou a ausência de funcionamento;
- 1.3. «*indicador*», um dispositivo que dá uma informação relativa ao bom funcionamento ou ao estado de um sistema ou parte de um sistema, por exemplo, o nível de um fluido;
- 1.4. «*símbolo*», um desenho que permite identificar um comando, um avisador ou um indicador.

2. PRESCRIÇÕES

2.1. Identificação

Os comandos, avisadores e indicadores, referidos no ponto 2.1.5, devem ser identificados de acordo com as disposições a seguir. Todavia, a identificação dos comandos não é exigida no caso dos ciclomotores de baixo desempenho, conforme definidos na nota do anexo I da Directiva 92/.../CEE.

- 2.1.1. Os símbolos devem sobressair nitidamente em relação ao fundo, ou seja, claros sobre fundo escuro ou o inverso.
- 2.1.2. O símbolo deve ser colocado no comando ou avisador a identificar ou na sua proximidade imediata. Em caso de impossibilidade, o símbolo e o comando ou o avisador devem ser ligados por um traço contínuo o mais curto possível.
- 2.1.3. As luzes de estrada (máximos) são representadas por raios luminosos paralelos e horizontais e as luzes de cruzamento (médios), por raios luminosos paralelos e inclinados para baixo.
- 2.1.4. Sempre que utilizadas nos avisadores ópticos, as cores abaixo indicadas terão o seguinte significado:
 - vermelho: perigo,
 - âmbar: prudência,
 - verde: segurança.

O azul deve ser reservado apenas aos avisadores das luzes de estrada (máximos).
- 2.1.5. *Designação e identificação dos símbolos*

Figura 1

Comando das luzes de estrada
(máximos)

Cor do avisador: azul.

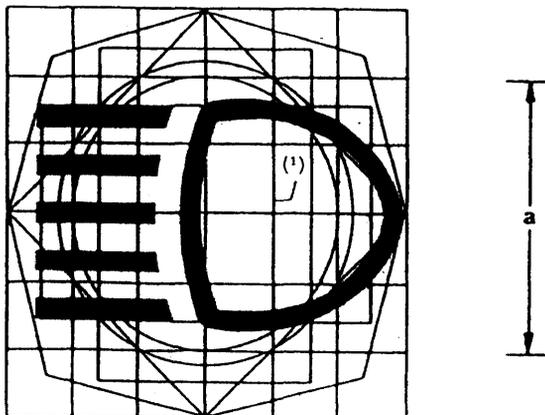


Figura 2
Comando das luzes de cruzamento
(médios)

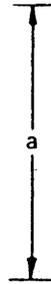
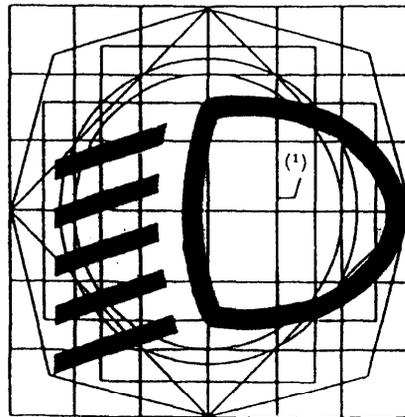


Figura 3
Indicador de mudança de direcção
Cor do avisador: verde.

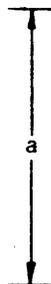
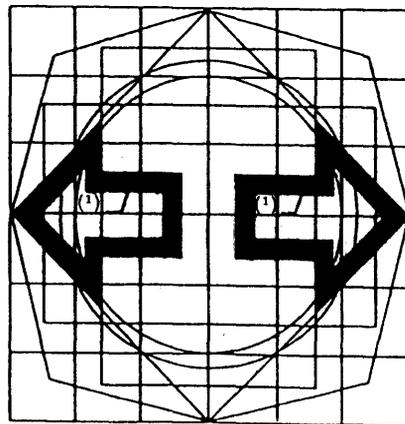


Figura 4
Sinal de perigo
Duas possibilidades:
— símbolo de identificação ilustrado ao lado; cor do avisador: vermelha,
ou
— funcionamento simultâneo dos indicadores de mudança de direcção
(duas setas da figura 3).

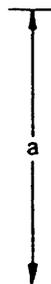
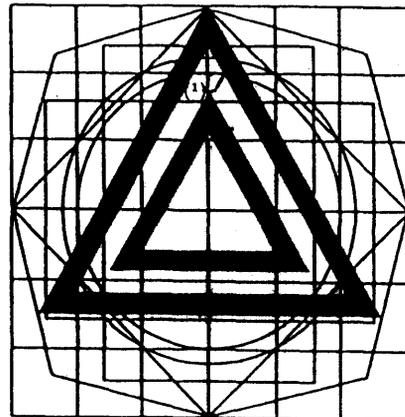


Figura 5
Dispositivo manual de arranque a frio
Cor do avisador: âmbar.

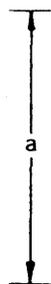
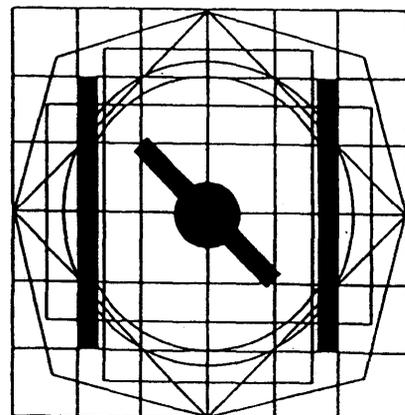


Figura 6
Avisador sonoro

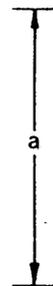
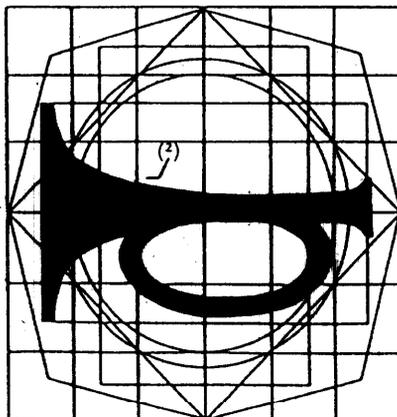


Figura 7
Nível de combustível
Cor do avisador: âmbar.

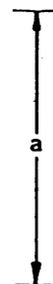
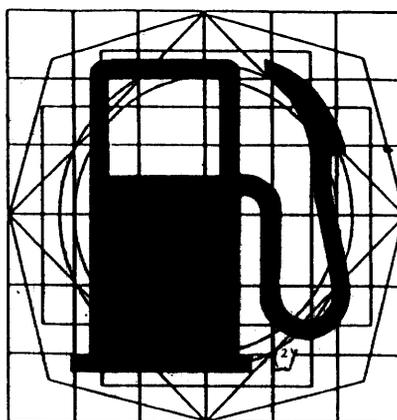


Figura 8
Temperatura do fluido de arrefecimento
do motor
Cor do avisador: vermelha.

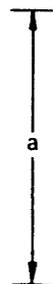
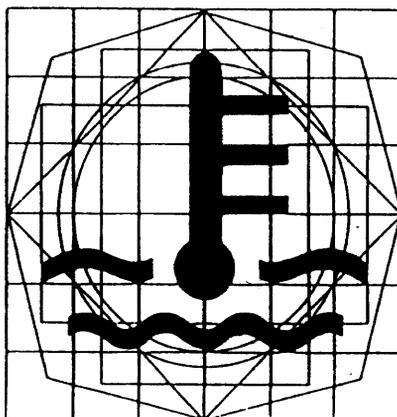


Figura 9
Carga da bateria
Cor do avisador: vermelha.

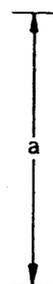
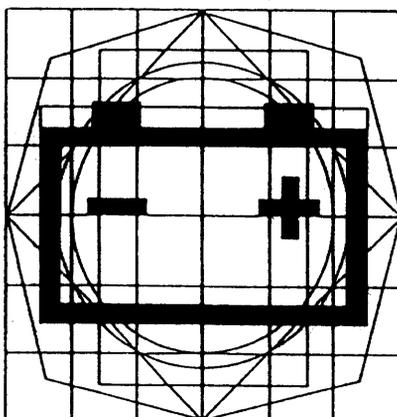


Figura 10
Óleo do motor
 Cor do avisador: vermelha.

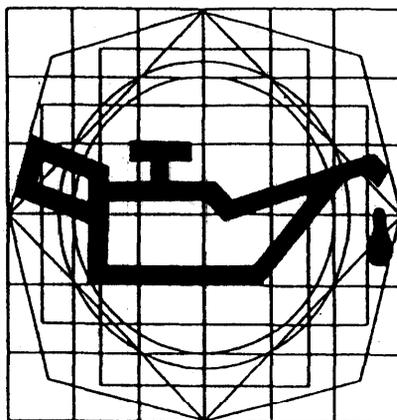


Figura 11
Luz de nevoeiro da frente (3)
 Cor do avisador: verde.

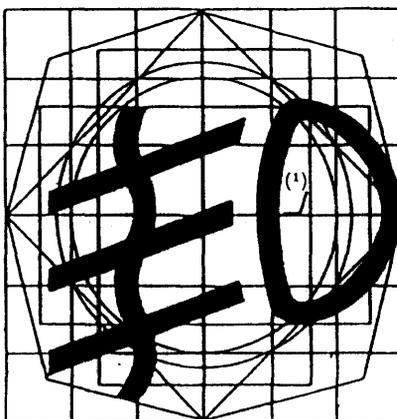


Figura 12
Luz de nevoeiro da retaguarda (3)
 Cor do avisador: âmbar.

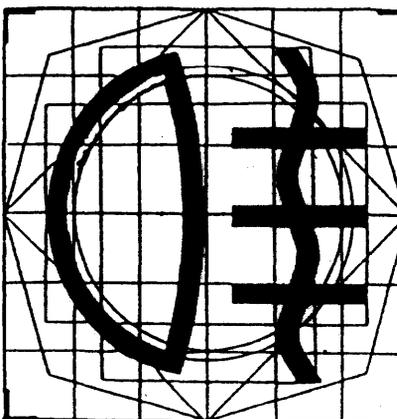


Figura 13
Comando de ignição ou paragem do motor na posição «fora de serviço»

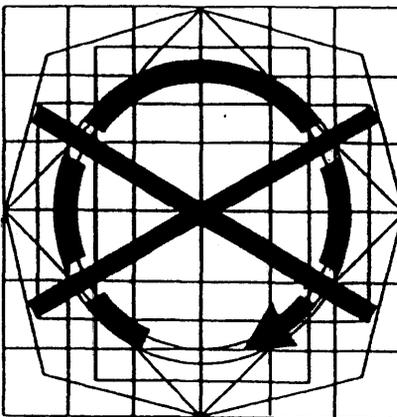


Figura 14
Comando de ignição ou paragem do motor na posição «em serviço»

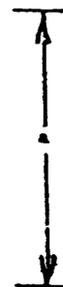
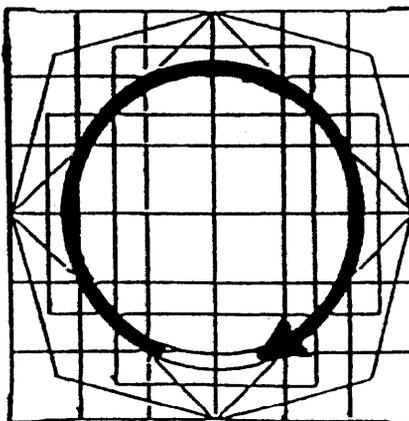


Figura 15
Interruptor geral de iluminação
 Cor do avisador: verde.

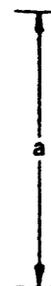
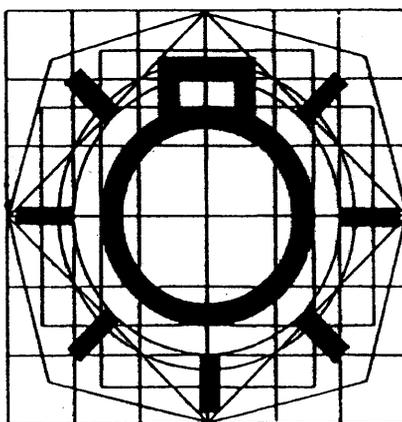


Figura 16
Interruptor de iluminação
 (pode ser combinado com o comando de iluminação das luzes de presença)
 Cor do avisador: verde.

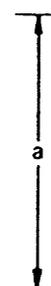
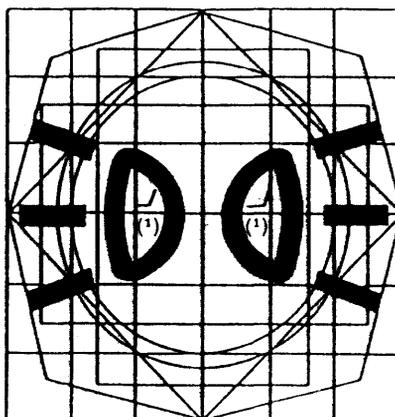


Figura 17
Luzes de estacionamento
 Cor do avisador: vermelha.

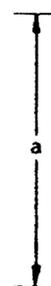
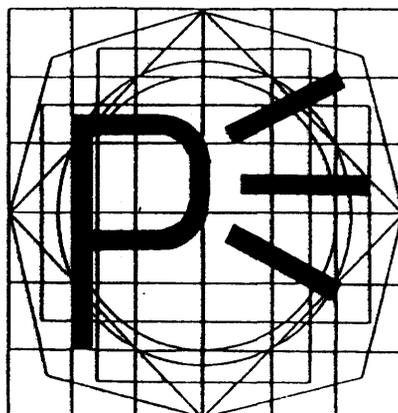


Figura 18
Indicador do ponto morto
Cor do avisador: verde.

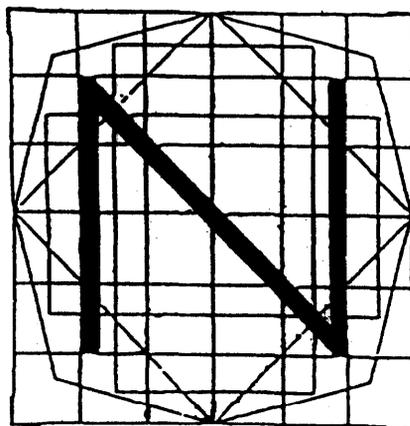
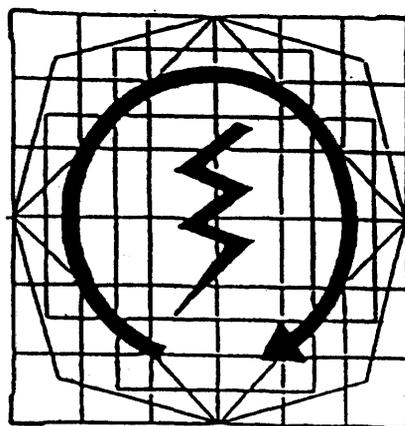


Figura 19
Motor de arranque eléctrico



- (¹) O interior do símbolo pode ser totalmente de cor escura.
- (²) A parte escura deste símbolo pode ser substituída pela sua silhueta, sendo, então, a parte representada em branco neste desenho totalmente de cor escura.
- (³) Se for utilizado um comando único para as luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda, o símbolo utilizado deve ser o denominado «luz de nevoeiro da frente».

Apêndice

Construção do modelo de base dos símbolos que figuram no ponto 2.1.5.

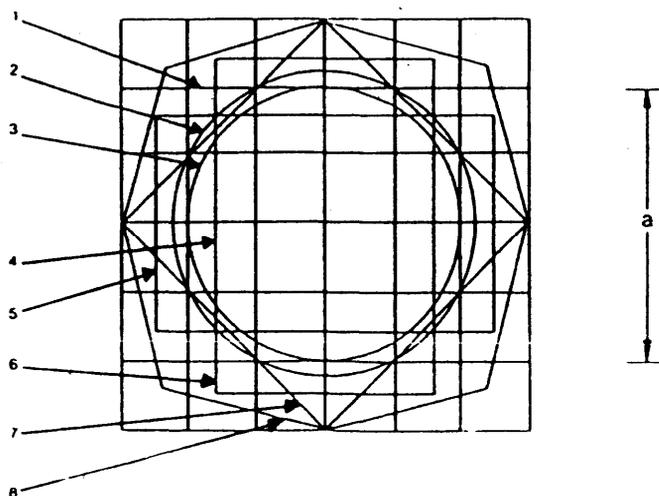


Figura 1

Modelo de base

O modelo de base compreende:

1. um quadrado base de 50 milímetros de lado, sendo esta dimensão igual à dimensão nominal «a» do original;
2. um círculo base de 56 milímetros de diâmetro com aproximadamente a mesma área que o quadrado base (1);
3. um segundo círculo de 50 milímetros de diâmetro inscrito no quadrado base (1);
4. um segundo quadrado cujos vértices estão situados sobre o círculo base (2) e cujos lados são paralelos aos do quadrado base (1);
5. e
6. dois rectângulos com a mesma área que o quadrado base (1); os seus lados são mutuamente perpendiculares e cada um deles é construído de maneira a cortar os lados opostos do quadrado base em pontos simétricos;
7. um terceiro quadrado cujos lados passam pelos pontos de intersecção do quadrado base (1) e do círculo base (2) e estão inclinados a 45°, dando as maiores dimensões horizontais e verticais do modelo de base;
8. um octógono irregular, formado por linhas inclinadas a 30° em relação aos lados do quadrado (7).

O modelo de base é aplicado numa grelha com um quadriculado de 12,5 milímetros e que coincide com o quadrado base (1).

ANEXO II

Apêndice 1

Ficha de informações no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4 a 0.6.

Descrição sumária do veículo, no que diz respeito à identificação dos comandos accionados pelo condutor, avisadores e indicadores.

Apêndice 2

Certificado de homologação no que diz respeito à identificação dos comandos, avisadores e indicadores de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

MODELO

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: Número da extensão:

1. Marca do veículo:
2. Modelo do veículo e eventuais versões e variantes:
3. Nome e morada do fabricante:
4. Nome e morada do eventual mandatário:
5. Veículo apresentado ao ensaio em:
6. A homologação é concedida/recusada (¹).
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

(¹) Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/03)

COM(92) 332 final — SYN 430

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos a motor de duas ou três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito aos avisadores sonoros, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entram em conflito com o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas aos avisadores sonoros dos veículos a motor de duas ou três rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE (1);

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que, para facilitar o acesso aos mercados dos países não membros da Comunidade, é necessário estabelecer a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 28 da CEE/ONU;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e seus anexos aplicam-se aos avisadores sonoros de qualquer modelo de veículo como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de..., relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

Os processos para a concessão da homologação, no que diz respeito aos avisadores sonoros de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas e da homologação de um tipo de avisador sonoro enquanto componente, bem como as condições para a livre circulação desses veículos e para a livre colocação no mercado dos avisadores sonoros são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

Em conformidade com as disposições do artigo 11º da Directiva 92/.../CEE, é reconhecida a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 28 da CEE/ONU (documento E/ECE/TRANS/505 — Rev. 1/Add. 27).

(1) JO nº L...

As autoridades dos Estados-membros que concederem a homologação devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com as prescrições do Regulamento nº 28 acima mencionado, bem como as marcas de homologação em vez das homologações correspondentes concedidas em conformidade com as prescrições da presente directiva.

Artigo 4º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 5º da presente directiva.

Artigo 5º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE (1), um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição

conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 7º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

(1) JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

ANEXO I

PRESCRIÇÕES DE HOMOLOGAÇÃO DOS AVISADORES SONOROS

1. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:

- 1.1. «avisador sonoro», um dispositivo que emite um sinal sonoro, cujo funcionamento se destina a prevenir da presença ou de uma manobra de um veículo aquando de uma situação perigosa no tráfego rodoviário;
 - 1.1.1. um dispositivo que inclui vários orifícios de emissão sonora excitados por um único elemento motor é considerado como avisador sonoro;
 - 1.1.2. um avisador sonoro que inclui vários elementos, cada um dos quais emite um sinal sonoro, que funcionam simultaneamente pela entrada em acção de um único órgão de comando, é considerado como um único dispositivo de avisador sonoro;
- 1.2. «tipo de avisador sonoro», os avisadores sonoros que não apresentam entre si diferenças essenciais, nomeadamente no que diz respeito aos seguintes elementos:
 - 1.2.1. a marca de fábrica ou comercial;
 - 1.2.2. o princípio de funcionamento;
 - 1.2.3. o tipo de alimentação (corrente contínua, corrente alternada, ar comprimido);
 - 1.2.4. a forma exterior do respectivo alojamento;
 - 1.2.5. a forma e as dimensões da ou das membranas;
 - 1.2.6. a forma ou o género do ou dos orifícios de emissão do som;
 - 1.2.7. a ou as frequências nominais do som;
 - 1.2.8. a tensão nominal de alimentação;
 - 1.2.9. a pressão nominal de funcionamento, no caso dos avisadores alimentados directamente por uma fonte externa de ar comprimido.

2. PRESCRIÇÕES

- 2.1. O avisador sonoro deve emitir um som contínuo e uniforme; o seu espectro acústico não deve variar de modo sensível durante o funcionamento. No que diz respeito aos avisadores alimentados com corrente alternada, esta prescrição aplica-se apenas à velocidade constante do gerador, estando essa velocidade dentro da gama especificada no ponto 3.3.2.
- 2.2. O avisador deve ter características acústicas (repartição espectral da energia acústica, nível de pressão acústica) e mecânicas tais que satisfaçam, pela ordem indicada, os ensaios especificados nos pontos 3 e 4.

3. MEDIÇÃO DO NÍVEL SONORO

- 3.1. O avisador acústico deve ser ensaiado de preferência em meio anecóico. Como variante, pode ser ensaiado numa câmara semianecóica ou no exterior, numa zona desobstruída. Neste caso, devem ser tomadas precauções para evitar as reflexões no solo na zona de medição (por exemplo, colocando convenientemente uma série de painéis absorventes). Verifica-se que a divergência esférica é respeitada com a aproximação de um decibel num hemisfério de pelo menos cinco metros de raio até à frequência máxima a medir, principalmente na direcção de medição e à altura do aparelho e do microfone. O ruído ambiente deve ser inferior pelo menos 10 decibéis aos níveis de pressão acústica a medir.

O aparelho submetido ao ensaio e o microfone devem ser colocados à mesma altura. Essa altura deve estar compreendida entre 1,15 e 1,25 metros. O eixo de sensibilidade máxima do microfone deve coincidir com a direcção em que o nível sonoro do avisador é máximo. O microfone deve estar colocado de modo a que a sua membrana esteja a uma distância de $2 \pm 0,01$ metro do plano de saída do som emitido pelo aparelho. No caso de aparelhos que tenham várias saídas, a distância é determinada em relação ao plano de saída mais próximo do microfone.

- 3.2. As medições dos níveis de pressão acústica devem ser efectuadas utilizando um sonómetro de precisão (classe 1) conforme às prescrições da publicação CEI nº 651, primeira edição (1979). Todas as medições são efectuadas utilizando a constante de tempo «rápida». A medição dos níveis globais de pressão acústica é efectuada utilizando a curva de ponderação (A). O espectro do som emitido deve ser medido utilizando a transformada de Fourier do sinal acústico. Como variante, podem-se utilizar filtros de terços de oitavas conformes às prescrições da publicação CEI nº 225, primeira edição (1966).

Neste caso, o nível de pressão acústica na banda da oitava de frequência mediana de 2 500 hertz é determinado por adição das médias quadráticas das pressões acústicas nas bandas de terços de oitavas de frequências medianas de 2 000, 2 500 e 3 150 hertz. Em todos os casos, apenas o método pela transformada de Fourier pode ser considerado como um método de referência.

- 3.3. O avisador acústico é alimentado, conforme o caso, com as seguintes tensões:
- 3.3.1. no que diz respeito aos avisadores sonoros alimentados com corrente contínua, com uma tensão de ensaio de 6,5, de 13 ou de 26 vóltios, medida à saída de fonte de energia eléctrica e correspondente respectivamente a uma tensão nominal de 4, de 12 ou de 24 vóltios;
- 3.3.2. no que diz respeito aos avisadores sonoros alimentados em corrente alternada, a corrente é fornecida por um gerador eléctrico do tipo normalmente utilizado com esse tipo de avisador sonoro. As características acústicas desse avisador sonoro são registadas a velocidades do gerador eléctrico correspondentes a 50 %, 75 % e 100 % da velocidade máxima indicada pelo fabricante do gerador para um funcionamento contínuo. Durante este ensaio, não se impõe ao gerador eléctrico nenhuma carga eléctrica. O ensaio de resistência descrito no ponto 4 é efectuado a uma velocidade indicada pelo fabricante do equipamento e escolhida na gama acima mencionada.
- 3.4. Se, para o ensaio de um avisador sonoro que funciona com corrente contínua, for utilizada uma fonte de corrente rectificada, a componente alternada de tensão nos seus bornes, medida de pico a pico aquando do funcionamento dos avisadores, não deve exceder 0,1 vóltio.
- 3.5. No que diz respeito aos avisadores sonoros alimentados com corrente contínua, a resistência do condutor eléctrico, incluindo a resistência dos bornes e dos contactos, deve ser tão próxima quanto possível de:
- 0,05 ohm, para uma tensão nominal de 6 vóltios,
0,10 ohm, para uma tensão nominal de 12 vóltios,
0,20 ohm, para uma tensão nominal de 24 vóltios.
- 3.6. O avisador sonoro deve ser montado de modo rígido, por meio da peça ou das peças previstas pelo fabricante, sobre um suporte cuja massa seja pelo menos 10 vezes superior à do avisador a ensaiar e pelo menos igual a 30 quilogramas. Além disso, o suporte deve estar preparado de modo tal que as reflexões sobre as suas paredes, bem como as suas vibrações não tenham influência notável nos resultados da medição.
- 3.7. Nas condições acima enunciadas, o nível sonoro ponderado de acordo com a curva A não deve exceder os seguintes valores:
- a) 115 decibéis (A), para os avisadores sonoros destinados principalmente aos ciclomotores e aos motociclos e triciclos de potência inferior ou igual a sete quilovátios;
- b) 118 decibéis (A) para os avisadores sonoros destinados principalmente aos motociclos e triciclos de potência superior a sete quilovátios.
- 3.7.1. Além disso, o nível de pressão acústica na banda de frequências de 1 800 a 3 500 hertz deve ser superior ao de qualquer componente de frequência superior a 3 550 hertz e, em todo o caso, igual ou superior a:
- a) 90 decibéis (A), para os avisadores sonoros destinados principalmente aos ciclomotores;
- b) 95 decibéis (A), para os avisadores sonoros destinados principalmente aos motociclos e triciclos de potência inferior ou igual a sete quilovátios;
- c) 118 decibéis (A), para os avisadores sonoros destinados principalmente aos motociclos e triciclos de potência superior a sete quilovátios.
- 3.7.2. Os avisadores sonoros que satisfaçam as características mencionadas na alínea c) podem ser utilizados nos veículos mencionados nas alíneas a) e b); os avisadores que satisfaçam as características acústicas mencionadas na alínea b) podem ser utilizados nos ciclomotores.

- 3.8. As características acima indicadas devem também ser respeitadas por um avisador que tenha sido submetido ao ensaio da resistência previsto no ponto 4. A tensão de alimentação deve variar quer entre 115% e 95% da sua tensão nominal, no que diz respeito aos avisadores alimentados com corrente contínua, quer, no que diz respeito aos avisadores sonoros alimentados com corrente alternada, entre 50% e 100% da velocidade máxima do gerador indicada pelo fabricante deste para um funcionamento contínuo.
- 3.9. O período de tempo gasto entre o momento do accionamento e o momento em que o som atinge o mínimo do valor prescrito no ponto 3.7 não deve exceder 0,2 segundo medido à temperatura ambiente de $20^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$. A presente prescrição é sobretudo válida para os avisadores de funcionamento pneumático ou electropneumático.
- 3.10. Os avisadores de funcionamento pneumático ou electropneumático devem ter, nas condições de alimentação fixadas para os aparelhos pelos seus fabricantes, os mesmos comportamentos funcionais acústicos exigidos para os avisadores sonoros accionados por electricidade.
- 3.11. No caso dos aparelhos com sons múltiplos, em que cada elemento constitutivo que emite um som pode funcionar independentemente, os valores mínimos acima indicados devem ser obtidos com cada um dos elementos constitutivos a funcionar isoladamente. O valor máximo do nível sonoro global deve ser respeitado com todos os elementos constitutivos em funcionamento simultâneo.

4. ENSAIO DE RESISTÊNCIA

- 4.1. O avisador sonoro deve ser alimentado à tensão nominal e com a resistência do condutor eléctrico especificada nos pontos 3.3 a 3.5 e posto em funcionamento, respectivamente:
- 10 000 vezes, para os avisadores destinados principalmente aos ciclomotores e aos motociclos e triciclos de potência inferior ou igual a sete quilovátios,
 - 50 000 vezes, para os avisadores destinados principalmente aos motociclos e triciclos de potência superior a sete quilovátios,
- à cadência de um segundo de acção seguido de quatro segundos de paragem. Durante o ensaio, o avisador sonoro é ventilado por uma corrente de ar de velocidade próxima de 10 metros por segundo.
- 4.2. Se o ensaio for feito no interior de uma câmara surda, esta deve possuir um volume suficiente para assegurar normalmente a dissipação do calor libertado pelo avisador durante o ensaio de resistência.
- 4.3. A temperatura ambiente na sala de ensaio deve estar compreendida entre $+ 15^{\circ}\text{C}$ e $+ 30^{\circ}\text{C}$.
- 4.4. Se, depois de ter sido efectuado metade do número prescrito de funcionamentos, as características do nível sonoro tiverem sofrido uma alteração em relação às do avisador sonoro antes do ensaio, pode-se proceder a uma regulação do avisador. Após o número total prescrito de funcionamentos, o avisador sonoro deve, eventualmente após uma nova regulação, satisfazer o ensaio, descrito no ponto 3.
- 4.5. No que diz respeito aos avisadores sonoros do tipo electropneumático, é admitido efectuar uma lubrificação de 10 000 em 10 000 manobras, utilizando o óleo recomendado pelo fabricante.

5. MARCA DE HOMOLOGAÇÃO

- 5.1. Qualquer avisador sonoro produzido em conformidade com o tipo homologado deve conter uma marca de homologação conforme com as prescrições do anexo V da Directiva 92/.../CEE.

Apêndice 1

Ficha de informações no que diz respeito a um tipo de avisador sonoro destinado aos veículos a motor de duas ou três rodas

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito a um tipo de avisador sonoro destinado aos veículos a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos 9.5.1 a 9.5.4.

Apêndice 2

Certificado de homologação de um tipo de avisador sonoro destinado aos veículos a motor de duas ou três rodas

MODELO

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: Número da extensão:

- 1. Marca do avisador sonoro:
- 2. Tipo do avisador sonoro e veículo(s) a que se destina [precisar a potência (≤ 7 kW ou > 7 kW) para os motociclos e triciclos]:
- 3. Nome e morada do fabricante:
- 4. Nome e morada do eventual mandatário:
- 5. Avisador sonoro apresentado ao ensaio em:
- 6. A homologação é concedida/recusada ⁽¹⁾.
- 7. Local:
- 8. Data:
- 9. Assinatura:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

ANEXO II

PRESCRIÇÕES DE INSTALAÇÃO DOS AVISADORES SONOROS DOS VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS OU TRÊS RODAS

1. DEFINIÇÕES

Para efeitos do disposto na presente directiva entende-se por:

- 1.1. «modelo de veículo», os veículos que não apresentam entre si diferenças essenciais, podendo essas diferenças incidir, nomeadamente:
 - 1.1.1. no número e tipo(s) dos avisadores sonoros instalados no veículo;
 - 1.1.2. nas peças de adaptação dos avisadores ao veículo;
 - 1.1.3. na posição dos avisadores no veículo;
 - 1.1.4. na rigidez das partes da estrutura nas quais o(s) avisador(es) está(ão) montado(s);
 - 1.1.5. na forma e nos materiais da carroçaria que constituem a parte da frente do veículo e susceptíveis de ter influência no nível sonoro dos sons emitidos pelo(s) avisador(es) e de provocar efeitos de máscara.

2. PRESCRIÇÕES

- 2.1. Todos os veículos devem estar equipados com um avisador sonoro de um tipo homologado em aplicação da presente directiva ou homologado em aplicação da Directiva 70/388/CEE ⁽¹⁾, relativa ao avisador sonoro dos veículos a motor.
- 2.2. A tensão de ensaio deve corresponder à fixada no ponto 3.3 do anexo I.
- 2.3. As medições dos níveis de pressão acústica são efectuadas nas condições especificadas no ponto 3.2 do anexo I.
- 2.4. O valor do nível de pressão acústica, ponderado segundo a curva A, emitido pelo ou pelos aparelhos montados no veículo, é medido a uma distância de sete metros à frente no veículo, estando este colocado em terreno desobstruído, num solo tão liso quanto possível e, se se tratar de avisadores sonoros alimentados com corrente contínua, com o motor parado.
- 2.5. O microfone do aparelho de medição deve estar colocado aproximadamente no plano longitudinal médio do veículo.
- 2.6. Os níveis de pressão acústica do ruído ambiente e do ruído provocado pelo vento devem ser inferiores pelo menos 10 decibéis (A) ao nível sonoro a medir.
- 2.7. O máximo do nível de pressão sonora é procurado num segmento compreendido entre 0,5 e 1,5 metros de altura acima do solo.
- 2.8. O valor máximo do nível sonoro (ponto 2.7) da sinalização sonora ensaiada, medida nas condições especificadas nos pontos 2.2 a 2.7, deve ser:
 - a) Pelo menos igual a 75 decibéis (A) e no máximo a 112 decibéis (A), para a sinalização dos ciclomotores;
 - b) Pelo menos igual a 83 decibéis (A) e no máximo igual a 112 decibéis (A), para a sinalização dos motociclos e triciclos de potência inferior ou igual a sete quilovátios;
 - c) Pelo menos igual a 93 decibéis (A) e no máximo igual a 112 decibéis (A), para a sinalização dos motociclos e triciclos de potência superior a sete quilovátios.

⁽¹⁾ JO nº L 176 de 10. 8. 1970, p. 12.

*Apêndice 1***Ficha de informações no que diz respeito à instalação de um avisador sonoro num modelo de veículo a motor de duas ou três rodas**

(a juntar ao pedido de homologação; no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito à instalação de um avisador sonoro num modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4 a 0.6,
- 3.2.5 a 3.2.5.2.2,
- 9.5.5.

*Apêndice 2***Certificado de homologação no que diz respeito à instalação de um avisador sonoro num modelo de veículo a motor de duas ou três rodas****MODELO**

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada ⁽¹⁾.
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa ao descanso dos veículos a motor de duas rodas

(29/C 293/04)

COM(92) 333 final — SYN 431

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos a motor de duas rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito ao descanso, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas ao descanso dos veículos a motor de duas rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE⁽¹⁾;

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o pro-

cesso, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e seu anexo aplicam-se ao descanso de qualquer modelo de veículo de duas rodas como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de... , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, 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 pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 4º da presente directiva.

Artigo 4º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE⁽²⁾, um projecto das medidas a tomar. O comité emite

⁽¹⁾ JO nº L...⁽²⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar,

em 1 de Agosto de 1994. Deste facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO

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 disposições 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;
 - 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 disposições 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;
 - 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:
 - quer por dois dispositivos independentes, tais como duas molas distintas ou uma mola e um dispositivo de retenção, como, por exemplo, um «clip»,
 - quer 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 isenta de areia;

- 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, a inclinação longitudinal (il) mínima, de acordo com o quadro a seguir:

| Inclinação | Descanso lateral | | Descanso central | |
|----------------|------------------|-----------|------------------|-----------|
| | Ciclomotor | Motociclo | Ciclomotor | Motociclo |
| it | 5 % | 6 % | 6 % | 8 % |
| il ascendente | 5 % | 6 % | 6 % | 8 % |
| il descendente | 6 % | 8 % | 12 % | 14 % |

Ver figuras 1a, 1b e 2a seguir.

- 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.

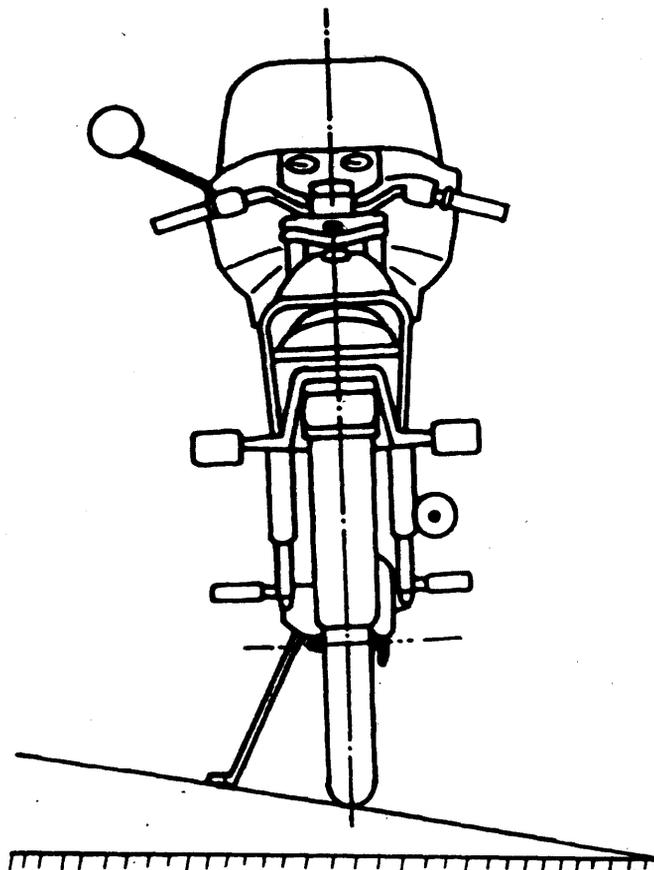
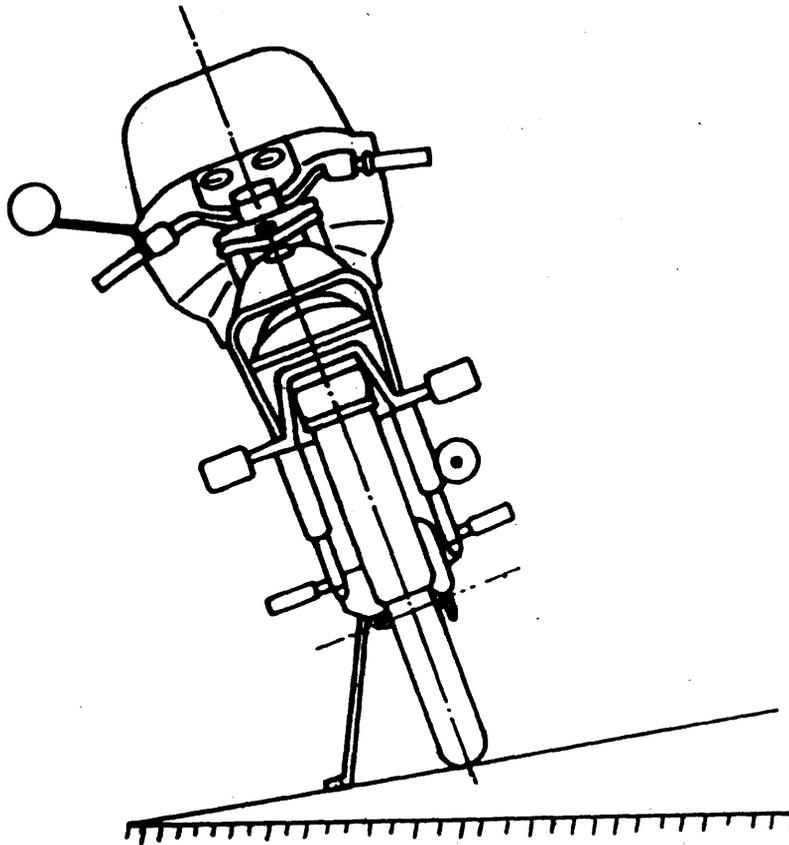


Figura 1a

Inclinação transversal

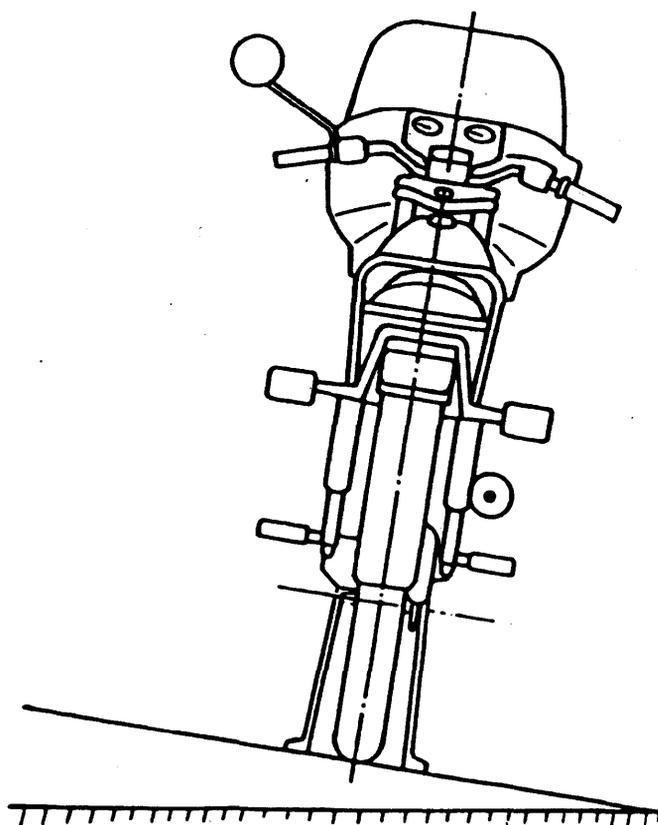
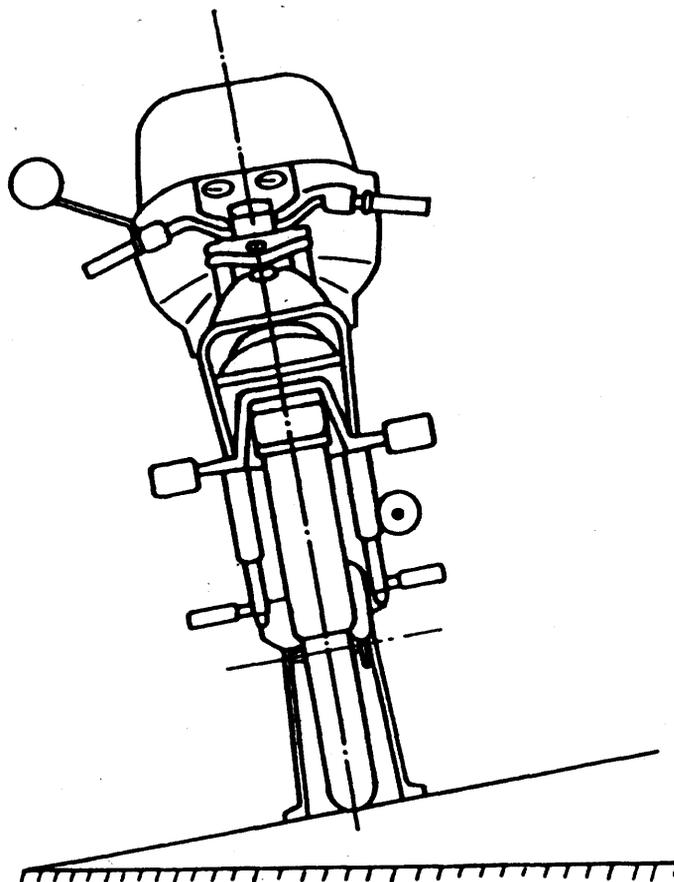


Figura 1b

Inclinação transversal

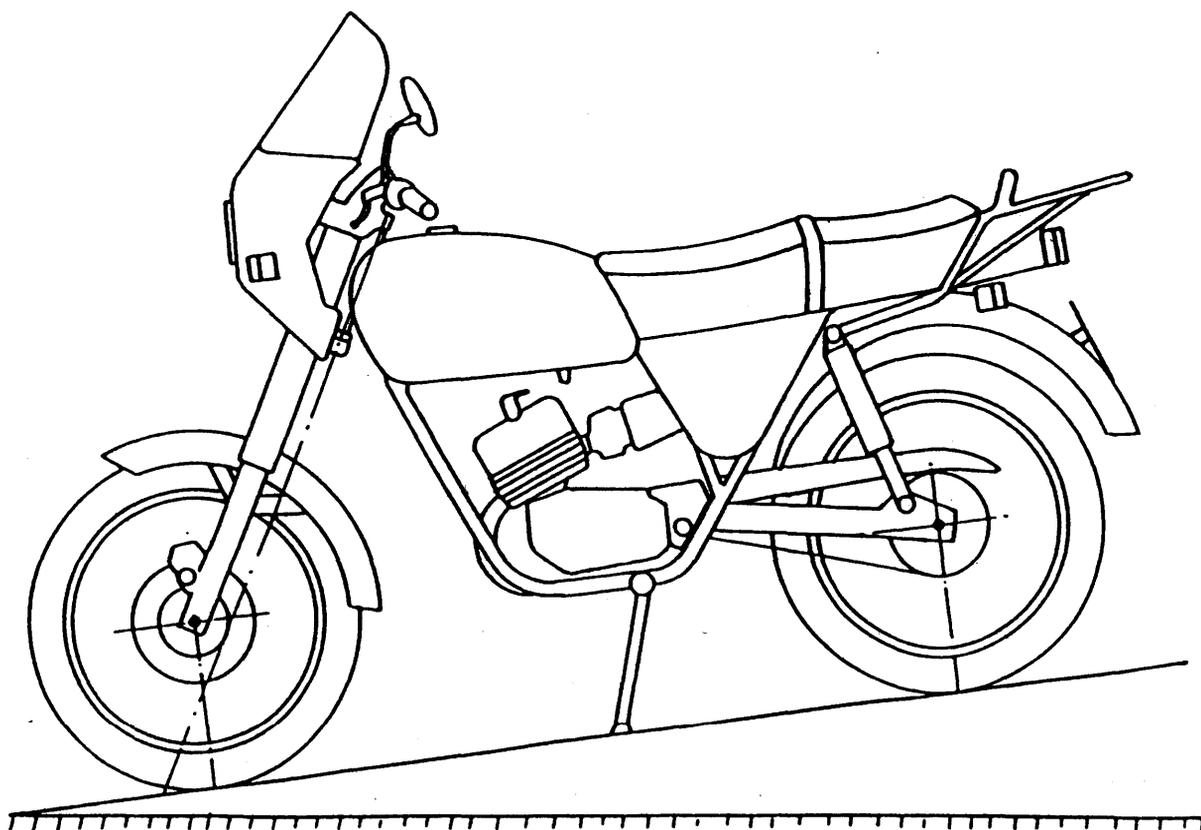
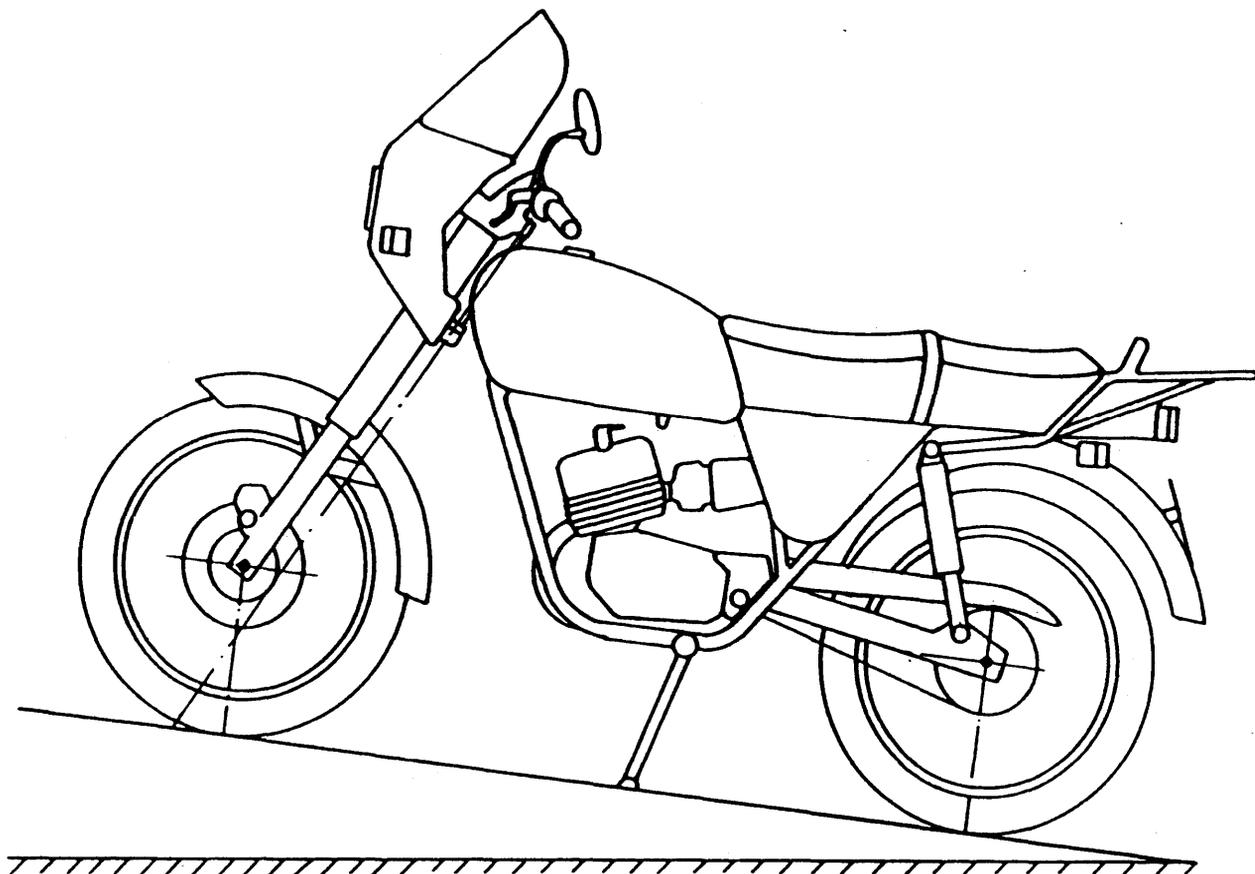


Figura 2

Inclinação longitudinal

*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 no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, 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 92/.../CEE, nos pontos:

- parte A:
 - 0.1,
 - 0.2,
 - 0.4 a 0.6,
 - 2.1,
 - 2.1.1,
- parte B:
 - 1.3.1.

*Apêndice 2***Certificado de homologação no que diz respeito ao descanso de um modelo de veículo a motor de duas rodas****MODELO**

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada (1).
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

(1) Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/05)

COM(92) 334 final — SYN 432

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos a motor de duas e três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas aos referidos dispositivos dos veículos a motor de duas ou três rodas é necessário para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE (1);

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que, para facilitar o acesso aos mercados dos países não membros da Comunidade, é necessário estabelecer a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 62 da CEE/ONU;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas nos anexos da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e seus anexos aplicam-se ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de qualquer modelo de veículo como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de . . . , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

Em conformidade com as disposições do artigo 11º da Directiva 92/.../CEE, é reconhecida a equivalência entre as prescrições da presente directiva e as do Regulamento nº 62 da CEE/ONU (documento E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1).

As autoridades dos Estados-membros que concederem a homologação devem aceitar as homologações concedidas em conformidade com as prescrições do Regulamento nº 62

(1) JO nº L . . .

acima mencionado, bem como as marcas de homologação em vez das homologações correspondentes concedidas em conformidade com as prescrições da presente directiva.

Artigo 4º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 5º da presente directiva.

Artigo 5º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE⁽²⁾, um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição

conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 7º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

(2) JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

ANEXO I

CAMPO DE APLICAÇÃO — DEFINIÇÕES — ESPECIFICAÇÕES GERAIS E ESPECIAIS

1. CAMPO DE APLICAÇÃO

- 1.1. A presente directiva aplica-se aos dispositivos de protecção destinados a prevenir a utilização não autorizada dos veículos a motor de duas rodas com ou sem carro e dos veículos a motor de três rodas.

2. DEFINIÇÕES

- 2.1. Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:
- 2.2. «homologação», a homologação no que diz respeito à protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo;
- 2.3. «modelo de veículo», os veículos a motor que não apresentem entre si diferenças essenciais, nomeadamente, no que diz respeito aos seguintes elementos:
- 2.3.1. indicações do modelo de veículo dadas pelo fabricante,
- 2.3.2. arranjo e construção do elemento ou elementos do veículo sobre os quais actua o dispositivo de protecção,
- 2.3.3. tipo do dispositivo de protecção;
- 2.4. «dispositivo de protecção», um sistema destinado a impedir a utilização não autorizada do veículo, assegurando o bloqueamento efectivo da direcção e/ou da transmissão; este sistema pode actuar:
- 2.4.1. única e efectivamente sobre a direcção (dispositivo do tipo 1),
- 2.4.2. efectivamente sobre a direcção ao mesmo tempo que o dispositivo que faz parar o motor do veículo (dispositivo do tipo 2),
- 2.4.3. quando pré-carregado, sobre a direcção ao mesmo tempo que o dispositivo que faz parar o motor do veículo (dispositivo do tipo 3),
- 2.4.4. efectivamente sobre a transmissão (dispositivo do tipo 4);
- 2.5. «dispositivo de condução», o comando de direcção (guiador), a parte superior do garfo e seus elementos anexos de revestimento, bem como todos os outros elementos que condicionam directamente a eficácia do dispositivo de protecção;
- 2.6. «combinação», uma variante, prevista e fabricada especialmente para essa utilização, de um sistema de bloqueamento que, quando accionado convenientemente, permite fazer funcionar o referido sistema de bloqueamento;
- 2.7. «chave», qualquer dispositivo concebido e fabricado para fazer funcionar um sistema de bloqueamento, sendo este mesmo concebido e fabricado para ser accionado unicamente por tal dispositivo.

3. ESPECIFICAÇÕES GERAIS

- 3.1. Qualquer veículo a motor de duas ou três rodas, com excepção dos ciclomotores, deve estar equipado com um dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada, conforme com as prescrições da presente directiva. Se um desses dispositivos estiver instalado num ciclomotor, deve ser conforme com as prescrições da presente directiva.
- 3.2. O dispositivo de protecção deve ser realizado de modo tal que:
- 3.2.1. seja necessário colocá-lo fora de acção para a orientação, a condução ou o deslocamento do veículo para a frente em linha recta;
- 3.2.2. seja necessário, se se tratar de um dispositivo de protecção do tipo 4, colocá-lo fora de serviço para libertar a transmissão. Se o dispositivo for accionado pelo comando do dispositivo de estacionamento, deve actuar ao mesmo tempo que o dispositivo que faz parar o funcionamento do motor do veículo;
- 3.2.3. apenas se possa extrair a chave quando o trinco estiver completamente introduzido ou completamente retraído. Deve ser excluída qualquer posição intermédia da chave que seja susceptível de fazer introduzir posteriormente o trinco, mesmo que a chave do dispositivo de protecção esteja introduzida.

- 3.3. As prescrições do ponto 3.1 devem ser satisfeitas manobrando uma chave uma única vez.
- 3.4. O dispositivo de protecção mencionado no ponto 3.1 e as peças que comandar no veículo devem ser concebidos de modo tal que seja impossível abri-lo, torná-lo inoperativo ou destruí-lo rapidamente e sem chamar a atenção, por exemplo, utilizando ferramentas, materiais ou instrumentos vulgares, baratos e fáceis de dissimular.
- 3.5. O dispositivo de protecção deve fazer parte do equipamento de origem do veículo (quer dizer, deve ser instalado pelo fabricante antes da primeira venda a retalho). A fechadura deve ser fixada solidamente ao dispositivo de protecção. (Se se puder extrair a fechadura utilizando a chave e após ter retirado a tampa ou qualquer outro dispositivo de retenção, tal facto não está em contradição com a prescrição.)
- 3.6. O sistema de bloqueamento por chave deve conter, pelo menos, 1 000 combinações diferentes ou um número igual ao dos veículos fabricados anualmente, se esse número for inferior a 1 000. A frequência de utilização de uma combinação para um mesmo modelo de veículo deve ser de cerca de 1 por 1 000.
- 3.7. O código da chave e da fechadura não deve ser visível.
- 3.8. A fechadura deve ser concebida, fabricada e fixada de modo tal que seja impossível fazer rodar o canhão, quando em posição bloqueada, exercendo um binário inferior a 0,245 m daN com qualquer outra coisa que não seja a chave correspondente, e que:
 - 3.8.1. se o canhão for do tipo com pinos, não tenha mais de duas gargantas idênticas, operando no mesmo sentido, adjacentes, e de 60 % de gargantas idênticas ou,
 - 3.8.2. se o canhão for do tipo com placas, não tenha mais de duas gargantas idênticas, operando no mesmo sentido, adjacentes, e de 50 % de gargantas idênticas.
- 3.9. Os dispositivos de protecção devem ser tais que não haja o risco de, quando o veículo estiver em marcha e o motor a funcionar, se produzirem bloqueamentos acidentais que possam comprometer, em especial, a segurança.
- 3.10. Uma vez armado, o dispositivo de protecção, se for dos tipos 1, 2 ou 3, deve poder resistir, sem deterioração do mecanismo de direcção susceptível de comprometer a segurança, à aplicação nos dois sentidos e em condições estáticas de um binário de 20 m daN no eixo do veio de direcção.
- 3.11. O dispositivo de protecção, se for dos tipos 1, 2 ou 3, deve ser concebido de modo tal que apenas se possa bloquear a direcção quando o ângulo para a esquerda e/ou para a direita em relação à posição de marcha em linha recta for de, pelo menos, 20 graus.

4. ESPECIFICAÇÕES PARTICULARES

- 4.1. Além das especificações gerais previstas no ponto 3, o dispositivo de protecção deve satisfazer as seguintes condições particulares:
 - 4.1.1. no caso de dispositivos de protecção do tipo 1 ou do tipo 2, apenas deve ser possível utilizar a fechadura com um movimento da chave, encontrando-se o guiador na posição adequada para a introdução do trinco na fenda correspondente;
 - 4.1.2. no caso de dispositivos de protecção do tipo 3, o trinco apenas deve poder ser pré-carregado através de uma acção por parte do utilizador do veículo, combinada ou adicionada à rotação da chave. Excepto nas condições previstas no ponto 3.1.3, a chave não deve poder ser retirada quando o trinco estiver pré-carregado.
- 4.2. No caso de dispositivos de protecção do tipo 2 e do tipo 3, o trinco não deve poder ser introduzido enquanto o dispositivo se encontrar numa posição que permita pôr o motor do veículo em marcha.
- 4.3. No caso de dispositivos de protecção do tipo 3, não deve ser possível impedir o funcionamento do dispositivo quando este estiver armado.
- 4.4. No caso de dispositivos de protecção do tipo 3, o dispositivo deve-se manter em bom estado de funcionamento e deve em especial continuar a satisfazer as prescrições dos pontos 3.7, 3.8, 3.9 e 4.3, após ter sofrido 2 500 ciclos de bloqueamento em cada sentido do ensaio especificado no anexo II.

ANEXO II

PROVA DE DESGASTE PARA OS DISPOSITIVOS DE PROTECÇÃO DO TIPO 3

1. APARELHAGEM DE ENSAIO

1.1. A aparelhagem de ensaio deve incluir:

- 1.1.1. uma estrutura sobre a qual pode ser montada a amostra do mecanismo de direcção equipada com o dispositivo de protecção, tal como definido no ponto 2.4 do anexo I;
- 1.1.2. um sistema para engatar e desengatar o dispositivo, incluindo a utilização da chave;
- 1.1.3. um sistema para fazer rodar o veio de direcção em relação ao dispositivo de protecção.

2. MÉTODO DE ENSAIO

- 2.1. Monta-se, no aparelho referido no ponto 1.1.1, uma amostra do mecanismo de direcção equipado com o dispositivo de protecção.
- 2.2. Um ciclo de prova compreende as seguintes operações:
 - 2.2.1. posição de início: o dispositivo de protecção é desengatado e o veio de direcção é colocado numa posição que impeça o engate do dispositivo de protecção;
 - 2.2.2. armação: o dispositivo de protecção é colocado em posição armada utilizando a chave;
 - 2.2.3. engate: faz-se rodar o veio de direcção de modo que o binário aplicado a este seja, no momento do engate do dispositivo de protecção, de $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$;
 - 2.2.4. desengate: o dispositivo de protecção é desengatado pelos meios normais, sendo o binário levado a zero para facilitar o desengate;
 - 2.2.5. posição de retorno: faz-se rodar o veio de direcção até uma posição que não permita o engate do dispositivo de protecção;
 - 2.2.6. rotação em sentido inverso: repetem-se as operações referidas nos pontos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5, mas no sentido inverso da rotação do veio da direcção.
 - 2.2.7. O intervalo entre dois engates sucessivos do dispositivo deve ser de, pelo menos, 10 segundos.
- 2.3. Repete-se o ciclo de desgaste o número de vezes previsto no ponto 4.4 do anexo I.

ANEXO III

Apêndice 1

Ficha de informações no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4 a 0.6,
- 9.4.1,
- 9.4.2 e, se se tratar de um dispositivo:
 - do tipo 1: 6.1 e 6.1.1,
 - do tipo 2 ou 3: 3.2.5 a 3.2.6.2, 6.1 e 6.1.1,
 - do tipo 4: 4.1 a 4.4.2.

Apêndice 2

Certificado de homologação no que diz respeito ao dispositivo de protecção contra a utilização não autorizada de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas

MODELO

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada (*).
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

(* Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa à localização da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/06)

COM(92) 335 final — SYN 433

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos a motor de duas ou três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito à localização da chapa de matrícula da retaguarda, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas à localização da chapa de matrícula da retaguarda dos referidos veículos é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE⁽¹⁾;

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não

podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e seu anexo aplicam-se à localização da chapa de matrícula da retaguarda de qualquer modelo de veículo como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de . . . , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito à localização da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 4º da presente directiva.

Artigo 4º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do

⁽¹⁾ JO nº L . . .

comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE (2), um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité.

O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias

para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Agosto de 1994. Deste facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

(2) JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

ANEXO

1. DIMENSÕES

As dimensões do espaço previsto para a localização da chapa de matrícula da retaguarda dos veículos a motor de duas ou três rodas ⁽¹⁾ são as seguintes:

1.1. ciclomotores

1.1.1. largura: 90 mm,

1.1.2. altura: 165 mm;

1.2. motociclos e triciclos

1.2.1. largura: 205 mm,

1.2.2. altura: 165 mm.

2. POSICIONAMENTO GERAL

2.1. A localização da chapa de matrícula da retaguarda de um motociclo com ou sem carro e de um triciclo deve ser na parte traseira do veículo, de modo tal que:

2.1.1. o meio da chapa não esteja à direita do plano longitudinal médio do veículo;

2.1.2. a aresta lateral esquerda da chapa não esteja à esquerda de um plano paralelo ao plano longitudinal médio do veículo que passa pela extremidade esquerda da largura total do veículo.

3. INCLINAÇÃO

3.1. A chapa de matrícula da retaguarda:

3.1.1. deve ser perpendicular ao plano longitudinal médio do veículo;

3.1.2. pode estar inclinada em relação à vertical de um ângulo que não excede 30 graus quando a face portadora do número de matrícula estiver virada para cima;

3.1.3. pode estar inclinada em relação à vertical de um ângulo que não exceda 15 graus quando a face portadora do número de matrícula estiver virada para baixo.

4. ALTURA MÁXIMA

4.1. Nenhum ponto da chapa de matrícula se deve encontrar a uma altura acima do solo superior a 1,50 metros quando o veículo estiver em carga (massa em ordem de marcha adicionada de uma massa de 75 quilogramas).

5. ALTURA MÍNIMA

5.1. Nenhum ponto da chapa de matrícula se deve encontrar a uma altura acima do solo inferior a 0,20 metro ou ao raio da roda, se este for inferior a 0,20 metro, quando o veículo estiver em carga (massa em ordem de marcha adicionada de uma massa de 75 quilogramas).

6. VISIBILIDADE GEOMÉTRICA

6.1. A visibilidade da chapa de matrícula deve ser assegurada no interior de um espaço delimitado por dois diedros: um, com aresta horizontal e definido por dois planos que passam pelas arestas horizontais superior e inferior da chapa e cujos ângulos em relação à horizontal estão indicados na figura 1; o outro, com aresta sensivelmente vertical e definido por dois planos que passam pelas arestas laterais da chapa e cujos ângulos em relação ao plano longitudinal médio estão indicados na figura 2.

⁽¹⁾ No que se refere aos ciclomotores, trata-se da chapa de matrícula e/ou de identificação, caso exista.

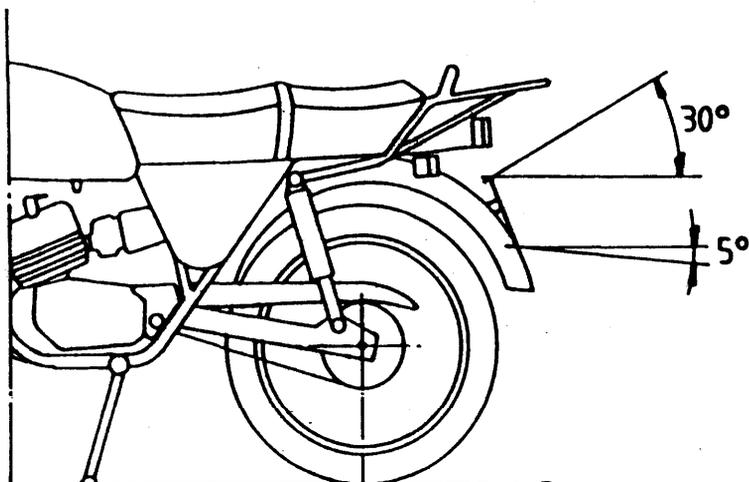


Figura 1

Ângulo de visibilidade geométrica (diedro com aresta horizontal)

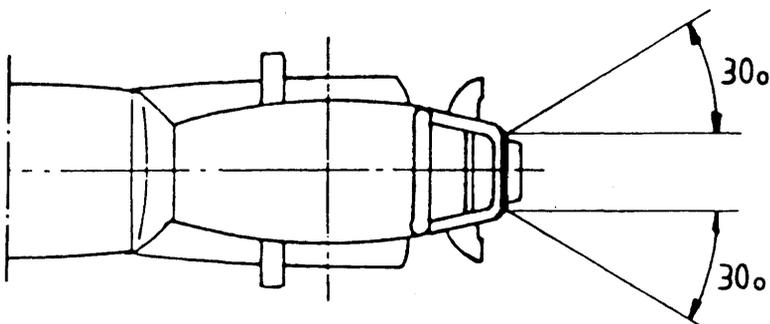


Figura 2

Ângulo de visibilidade geométrica (diedro com aresta sensivelmente vertical)

*Apêndice 1***Ficha de informações no que diz respeito à localização da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas**

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito à localização da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- parte A:
 - 0.1,
 - 0.2,
 - 0.4. a 0.6,
 - 2.2,
 - 2.1.1;
- parte B:
 - 1.2,
 - 1.2.1;
- parte C:
 - 2.11,
 - 2.11.1.

*Apêndice 2***Certificado de homologação no que diz respeito à localização da chapa de matrícula da retaguarda de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas****MODELO**

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada ⁽¹⁾.
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas

(92/C 293/07)

COM(92) 336 final — SYN 434

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e das capitais é assegurada;

Considerando que os veículos de duas e três rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito às inscrições regulamentares, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas às inscrições regulamentares dos veículos a motor de duas ou três rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE (1);

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da

presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e respectivo anexo aplicam-se às inscrições regulamentares de qualquer modelo de veículo como definido do artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de . . . , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito às inscrições regulamentares de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 4º da presente directiva.

Artigo 4º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE (2), um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente

(1) JO nº L . . .

(2) JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar,

em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO

PRESCRIÇÕES RELATIVAS ÀS INSCRIÇÕES REGULAMENTARES DOS VEÍCULOS A MOTOR DE DUAS OU TRÊS RODAS

1. GENERALIDADES

- 1.1. Qualquer veículo deve possuir uma chapa e inscrições correspondentes às descritas nos pontos a seguir apresentados. A colocação da referida chapa e das inscrições está a cargo do fabricante ou do seu mandatário.

2. CHAPA DO FABRICANTE

- 2.1. A chapa do fabricante, cujo modelo é apresentado no apêndice 1, deve ser fixada, de modo seguro, num local de acesso fácil, sobre uma peça que, normalmente, não seja susceptível de ser substituída durante o período de utilização; a chapa deve ser facilmente legível, devendo conter, de forma indelével, as seguintes indicações, apresentadas pela ordem indicada:
- 2.1.1. identificação do fabricante;
- 2.1.2. a marca de recepção, conforme descrita no artigo 8º da Directiva 92/.../CEE, relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas;
- 2.1.3. o número de identificação do veículo (VIN);
- 2.1.4. a marca e a referência do(s) tipo(s) de silencioso. No caso dos ciclomotores e dos motociclos, esta indicação não é necessária, dado que figura na chapa prevista na Directiva 93/.../CEE do Conselho, de ..., relativa às medidas contra a «afinação» dos ciclomotores e dos motociclos;
- 2.1.5. o nível sonoro quando parado: ... dB(A) a ... min⁻¹.
- 2.2. A marca de recepção, de acordo com as disposições contidas no ponto 2.1.2, o valor do nível sonoro quando parado, assim como o número de rotações por minuto, de acordo com as disposições contidas no ponto 2.1.5, não são considerados aquando da homologação no que diz respeito às inscrições regulamentares. Estes elementos deverão ser, no entanto, apostos em qualquer veículo produzido em conformidade com o modelo recepcionado.
- 2.3. O fabricante pode apor indicações suplementares abaixo ou ao lado das inscrições prescritas, no exterior de um rectângulo nitidamente delimitado e contendo apenas as inscrições previstas nos pontos 2.1.1 a 2.1.5 (ver apêndice 1).

3. NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

O número de identificação do veículo é composto por uma associação estruturada de caracteres atribuídos a cada veículo pelo fabricante. Este número tem por objectivo permitir — sem recorrer a outras indicações — a identificação unívoca de qualquer veículo por intermédio do fabricante, durante um período de 30 anos.

O número de identificação deverá satisfazer as seguintes condições:

- 3.1. O número de identificação do veículo deve ser marcado na chapa do fabricante e também, por um processo como o martelamento ou gravação, de modo a evitar o seu apagamento ou alteração, na metade direita do quadro do veículo, num local de acesso fácil.
- 3.1.1. O número de identificação do veículo deve ser composto por três partes:
- 3.1.1.1. a primeira parte consiste num código atribuído ao fabricante do veículo, para permitir a identificação do referido fabricante. Este código é formado por três caracteres (letras ou algarismos), atribuídos pelas autoridades competentes do país onde o fabricante tem a sua sede social, em acordo com o organismo internacional autorizado pela Organização Internacional de Normalização (ISO). O primeiro carácter designa uma zona geográfica, o segundo um país no interior de uma zona geográfica e o terceiro identifica um determinado fabricante. No caso de o fabricante produzir anualmente menos de 500 veículos, o terceiro carácter é sempre um nove. Para identificação desse fabricante, a autoridade acima referida atribui também o terceiro, quarto e quinto caracteres da terceira parte;

- 3.1.1.2. a segunda parte é formada por seis caracteres (letras ou algarismos), com o objectivo de indicar as características gerais do veículo (modelo, variante e versão), podendo cada característica utilizar dois caracteres. Se o fabricante não utilizar um ou vários caracteres, os espaços não preenchidos devem ser completados com caracteres alfabéticos ou numéricos cuja escolha cabe ao fabricante;
- 3.1.1.3. a terceira parte é formada por oito caracteres, sendo os quatro últimos obrigatoriamente numéricos, e deve permitir, juntamente com as outras duas partes, identificar inequivocamente um determinado veículo. Qualquer posição não preenchida deve ser completada com um zero, de modo a obter o número total de caracteres exigido.
- 3.1.2. O número de identificação do veículo deve, na medida do possível, ser marcado numa única linha. Excepcionalmente e por razões de ordem técnica, o número poderá ser indicado em duas linhas. Todavia, neste caso não são autorizadas separações dentro de nenhuma das três partes. O princípio e o fim de cada linha devem ser delimitados por um símbolo que não seja nem um algarismo árabe nem uma letra latina maiúscula e que não seja susceptível de ser confundido com esses caracteres. Esta disposição não é de aplicação obrigatória quando o número é marcado numa única linha sobre a chapa do fabricante. É também autorizada a introdução do referido símbolo no interior de uma linha entre as três partes (ponto 3.1.1).

Entre os caracteres não deve ser deixado qualquer espaço vazio.

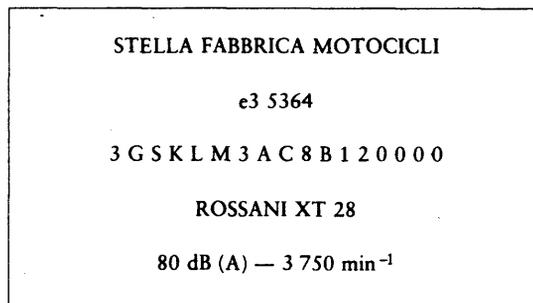
4. CARACTERES

- 4.1. Para as inscrições previstas nos pontos 2 e 3 devem ser utilizadas letras latinas e algarismos árabes. Todavia, as letras utilizadas para as indicações previstas nos pontos 2.1.1, 2.1.3 e 3 devem ser maiúsculas.
- 4.2. Para as indicações do número de identificação do veículo:
 - 4.2.1. não é autorizada a utilização das letras I, O e Q, assim como de travessões, asteriscos ou outros sinais especiais;
 - 4.2.2. as letras e algarismos devem ter as seguintes alturas mínimas:
 - 4.2.2.1. quatro milímetros, para os caracteres marcados directamente no quadro ou em outra estrutura análoga do veículo;
 - 4.2.2.2. três milímetros, para os caracteres marcados na chapa do fabricante.

*Apêndice 1***Exemplo de chapa do fabricante**

O exemplo apresentado não prejudica as indicações que figurarão realmente nas chapas do fabricante nem as dimensões da própria chapa, dos algarismos e das letras: é apresentado unicamente a título indicativo.

As indicações suplementares previstas no ponto 2.3 podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas no rectângulo apresentado abaixo.

*Legenda:*

No exemplo de chapa apresentado, o veículo em questão é fabricado pela «Stella Fabbrica Motocicli», tendo sido recepcionado em Itália (e3) com o número 5364.

O número de identificação (3GSKLM3AC8B120000) tem o seguinte significado:

- primeira parte (3GS):
 - 3: zona geográfica (Europa),
 - G: país no interior da zona geográfica (Alemanha),
 - S: fabricante (Stella Fabbrica Motocicli);
- segunda parte (KLM3AC):
 - KL: modelo de veículo,
 - M3: variante (carroçaria do veículo),
 - AC: versão (motor do veículo);
- terceira parte (8B120000):
 - 8B12: identificação do veículo em associação com as outras duas partes do número de identificação,
 - 0000: posições não utilizadas, preenchidas com zeros, para completar o número total de caracteres exigidos.

O único tipo de silencioso que equipa o veículo é da marca Rossani e a sua referência é XT 28.

O nível sonoro, quando parado, é 80 dB(A) a 3 750 min⁻¹.

*Apêndice 2***Ficha de informações no que diz às inscrições regulamentares de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas**

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito às inscrições regulamentares de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram na parte A do anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

- 0.1,
- 0.2,
- 0.4 a 0.6,
- 9.3.1 a 9.3.3.

*Apêndice 3***Certificado de homologação no que diz respeito às inscrições regulamentares de um modelo de veículo a motor de duas ou três rodas**

MODELO

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada (1).
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:

(1) Riscar o que não interessa.

Proposta de directiva do Conselho relativa ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas

(92/C 293/08)

COM(92) 337 final — SYN 435

(Apresentada pela Comissão em 28 de Setembro de 1992)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que importa adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas, no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os veículos de duas rodas devem satisfazer em cada Estado-membro, no que diz respeito ao dispositivo de retenção para os passageiros, determinadas características técnicas fixadas por prescrições imperativas que diferem de um Estado-membro para outro; que, pela sua disparidade, essas prescrições entravam o comércio na Comunidade;

Considerando que esses entraves ao estabelecimento e ao funcionamento do mercado interno podem ser eliminados se forem adoptadas as mesmas prescrições por todos os Estados-membros em vez das respectivas regulamentações nacionais;

Considerando que o estabelecimento de prescrições harmonizadas relativas ao dispositivo de retenção para os passageiros dos veículos a motor de duas rodas é necessário, para permitir a aplicação, a cada modelo dos referidos veículos, dos processos de recepção e de homologação que são objecto da Directiva 92/.../CEE ⁽¹⁾;

Considerando que, dadas as dimensões e os efeitos da acção proposta no sector em causa, as medidas comunitárias objecto da presente directiva são necessárias, até mesmo indispensáveis, para atingir os objectivos fixados, ou seja, a aprovação comunitária de modelo de veículo, e que estes não podem ser realizados de modo suficiente pelos Estados-membros individualmente;

Considerando que o progresso da técnica exige uma rápida adaptação das prescrições técnicas contidas no anexo da

presente directiva; que, para simplificar e acelerar o processo, é conveniente confiar essa tarefa à Comissão; que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para a execução de regras estabelecidas no sector dos veículos a motor de duas ou três rodas, é oportuno prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva e seu anexo aplicam-se ao dispositivo de retenção para os passageiros de qualquer modelo de veículo de duas rodas como definido no artigo 1º da Directiva 92/.../CEE do Conselho, de . . . , relativa à recepção dos veículos a motor de duas ou três rodas.

Artigo 2º

O processo para a concessão da homologação, no que diz respeito ao dispositivo de retenção para os passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas, bem como as condições para a livre circulação desses veículos são os estabelecidos pela Directiva 92/.../CEE, nos capítulos II e III, respectivamente.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições dos anexos serão adoptadas em conformidade com o processo previsto no artigo 4º da presente directiva.

Artigo 4º

No caso de remissão para o processo previsto no presente artigo, o representante da Comissão submete à apreciação do comité, instituído no artigo 12º da Directiva 70/156/CEE ⁽²⁾, um projecto das medidas a tomar. O comité emite

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

⁽¹⁾ JO nº L . . .

o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva o mais tardar

em 1 de Agosto de 1994. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Outubro de 1994.

2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO

1. PRESCRIÇÕES GERAIS

No caso de estar previsto o transporte de um passageiro, o veículo deve estar equipado com um sistema de retenção para o passageiro. Este sistema deve ser realizado por meio de uma precinta ou uma pega (ou pegas).

1.1. Precinta

A precinta deve ser montada no selim, de modo que possa ser facilmente utilizada pelo passageiro. A precinta e a sua fixação devem ser concebidas de modo tal que possam suportar, sem rotura nem deformações permanentes, um esforço de tracção vertical de 2 000 N aplicado de modo estático ao centro da superfície da precinta com uma pressão máxima de 2 MPa.

1.2. Pega

Se se utilizar uma pega, deve ser montada na proximidade do selim e simetricamente em relação ao plano longitudinal médio do veículo.

Esta pega deve ser concebida de modo tal que possa suportar, sem rotura nem deformações permanentes, um esforço de tracção vertical de 2 000 N aplicado de modo estático ao centro da superfície da pega com uma pressão máxima de 2 MPa.

Se se utilizarem duas pegas, devem ser montadas uma de cada lado e simetricamente.

Estas pegas devem ser concebidas de modo tal que cada uma delas possa suportar, sem rotura nem deformações permanentes, um esforço de tracção vertical de 1 000 N aplicado de modo estático ao centro da superfície da pega com uma pressão máxima de 1 MPa.

*Apêndice 1***Ficha de informações no que diz respeito aos dispositivos de retenção para os passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas**

(a juntar ao pedido de homologação, no caso de ser apresentado independentemente do pedido de recepção do veículo)

Número de ordem (atribuído pelo requerente):

O pedido de homologação, no que diz respeito aos dispositivos de retenção para os passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas, deve ser acompanhado das informações que figuram no anexo II da Directiva 92/.../CEE, nos pontos:

— parte A:

— 0.1,

— 0.2,

— 0.4 a 0.6;

— parte B:

— 1.5 a 1.5.2.

*Apêndice 2***Certificado de homologação no que diz respeito aos dispositivos de retenção para os passageiros de um modelo de veículo a motor de duas rodas****MODELO**

Denominação da autoridade administrativa

Relatório nº do serviço técnico em de de

Número da homologação: 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 é concedida/recusada ⁽¹⁾.

7. Local:

8. Data:

9. Assinatura:

⁽¹⁾ Riscar o que não interessa.

