

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho que fixa os pesos e as dimensões máximos autorizados nos veículos rodoviários com mais de 3,5 toneladas que circulem na Comunidade

(94/C 38/03)

COM(93) 679 final — SYN 486

(Apresentada pela Comissão em 15 de Janeiro de 1994)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º

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 a Directiva 85/3/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, relativa aos pesos, às dimensões e a certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários ⁽¹⁾, especificados no anexo I, foi substancialmente alterada por diversas vezes; que, por razões de lógica e clareza, é conveniente proceder à consolidação da referida directiva num único texto, juntamente com a Directiva 86/364/CEE do Conselho ⁽²⁾;

Considerando que as diferenças entre as normas em vigor nos Estados-membros, no que respeita aos pesos e dimensões dos veículos rodoviários comerciais, podem ter efeitos desfavoráveis nas condições de concorrência e constituir um obstáculo ao tráfego entre os Estados-membros;

Considerando que, à luz do princípio da subsidiariedade, a remoção desses obstáculos em toda a Comunidade passa por medidas tomadas a nível comunitário;

Considerando que, no quadro da política comum de transportes, foram definidas normas comuns para os pesos, dimensões e algumas outras características de determinados veículos, a fim de permitir uma melhor utilização desses veículos no tráfego entre os Estados-membros;

Considerando que essas normas reflectem um equilíbrio entre a utilização racional e económica dos veículos rodoviários comerciais, requisitos ligados à conservação das infra-estruturas e critérios de segurança rodoviária;

Considerando que, para garantir a aplicação uniforme da presente directiva no que se refere à concessão de autorizações especiais aos veículos ou conjuntos de veículos que transportem cargas indivisíveis, é necessário explicitar esta noção;

Considerando que a tonelada é utilizada e considerada universalmente como a unidade de medida para os pesos dos veículos, pelo que é aplicada na presente directiva, embora se reconheça que, em rigor, a unidade de peso é o newton;

Considerando que, no interesse da realização e do funcionamento do mercado interno da Comunidade, o âmbito da presente directiva deve ser estendido aos transportes nacionais, no que se refere às características que afectam de modo significativo as condições da concorrência no sector dos transportes, nomeadamente as dimensões máximas autorizadas dos veículos e conjuntos de veículos e o peso total dos conjuntos de veículos com 4,5 ou 6 eixos;

Considerando que, quanto às outras características referentes a pesos, os Estados-membros só estão autorizados a aplicar pesos superiores aos previstos na presente directiva, nos respectivos territórios, se os veículos em questão forem utilizados no tráfego nacional;

Considerando que uma largura máxima autorizada de 2,50 metros pode não deixar espaço suficiente no interior dos veículos para se proceder ao carregamento de paletes em boas condições, pelo que as legislações dos Estados-membros passaram a prever diferentes tolerâncias suplementares no que respeita ao tráfego nacional; que, portanto, para efeitos de clareza dos requisitos técnicos, é necessária uma adaptação geral à situação actual, sem deixar de ter em conta os aspectos da segurança rodoviária relacionados com as características em questão;

Considerando que, de modo a fomentar a utilização de meios de transporte que desgastem menos as infra-estruturas, e à luz dos progressos técnicos no capítulo das configurações de eixos, é conveniente autorizar um peso

⁽¹⁾ JO nº L 2 de 3. 1. 1985, p. 14. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/7/CEE do Conselho (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 29).

⁽²⁾ JO nº L 221 de 7. 8. 1986, p. 48.

total máximo superior para os conjuntos de veículos com 6 eixos equipados com suspensões que satisfaçam os requisitos das suspensões que não danificam as estradas;

Considerando que tem havido progressos na elaboração das directivas relativas à recepção dos veículos pesados de transporte de mercadorias e que, portanto, deve ser eliminada a exigência de conformidade com características que não tenham a ver com pesos e dimensões, previstas no anexo II da Directiva 85/3/CEE;

Considerando que essa alteração também é necessária para evitar a existência de regras que entrem em conflito com os acordos internacionais no domínio da circulação e do tráfego rodoviários;

Considerando que os veículos que transportam, ou se destinam a transportar, cargas indivisíveis que excedem o peso ou as dimensões previstas no anexo I da presente directiva terão de dispor de uma autorização especial de circulação, emitida pelas autoridades competentes designadas por cada um dos Estados-membros;

Considerando que é pouco provável que as diferenças entre as regras nacionais relativas à consola das cargas nos veículos sejam causa de distorções significativas e que, portanto, não se justifica, de momento, a sua harmonização, sem prejuízo de futuras iniciativas comunitárias nesse sentido;

Considerando que, se, num Estado-membro, um sector claramente definido de transporte de carga ou de passageiros, que não afecte de modo significativo a concorrência internacional no domínio dos transportes, utilizar veículos ou conjuntos de veículos cujas dimensões ou pesos totais excedam os previstos na presente directiva, esse sector deve beneficiar de isenções ao cumprimento dessas dimensões e pesos máximos, uma vez informados a Comissão e os outros Estados-membros;

Considerando que, durante períodos de ensaio limitados, devem ser concedidas isenções aos progressos tecnológicos que façam exceder pesos ou dimensões previstos na presente directiva, uma vez informados a Comissão e os outros Estados-membros;

Considerando que os veículos entrados em circulação antes da adaptação da presente directiva e não conformes aos pesos e dimensões previstos na presente directiva, como resultado da aplicação de disposições ou métodos de medição nacionais diferentes, anteriormente em vigor, devem ser autorizados a prosseguir as suas actividades de transporte no Estado-membro de matrícula, durante um período de transição;

Considerando que, no que respeita aos pesos e dimensões dos veículos comerciais matriculados num determinado Estado-membro, podem ser aplicados outros requisitos técnicos; que esses requisitos não poderão constituir um obstáculo à circulação dos veículos comerciais entre os Estados-membros;

Considerando que, de modo a facilitar o controlo do cumprimento das disposições da presente directiva, é necessário assegurar que os veículos transportem a prova dessa conformidade;

Considerando que a presente directiva não poderá afectar as obrigações dos Estados-membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação indicados na parte B do anexo IV,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. A presente directiva aplica-se:

a) Às dimensões dos veículos com pelo menos quatro rodas e velocidade máxima superior a 25 km/h (quilómetros por hora) destinados a circular em estrada, utilizados:

- no transporte de mercadorias, se tiverem um peso máximo com carga superior a 3,5 toneladas,
- ou no transporte de passageiros, se comportarem mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor;

b) Aos pesos e a algumas outras características dos veículos definidos na alínea a) e especificados no ponto 2 do anexo I.

2. Todos os pesos indicados no anexo I têm valor de normas de circulação e dizem respeito às condições com carga, e não a normas de produção, que serão definidas numa directiva posterior.

Artigo 2º

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

- *veículo a motor*, qualquer veículo provido de um motor de propulsão que circule em estrada pelos seus próprios meios,
- *reboque*, qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, com excepção dos semi-reboques, e que, pela sua construção e equipamento, se destine ao transporte de mercadorias,
- *semi-reboque*, qualquer veículo destinado a ser atrelado a um veículo a motor, de tal maneira que uma parte da sua estrutura repouse sobre o veículo a motor e uma parte substancial do seu peso e do peso da sua carga seja suportada pelo referido veículo, e que, pela sua construção e equipamento, se destine ao transporte de mercadorias,
- *conjunto de veículos*:
 - um conjunto veículo-reboque, constituído por um veículo a motor atrelado a um reboque,
 - ou um veículo articulado, constituído por um veículo a motor acoplado a um semi-reboque,

- *veículo frigorífico de paredes espessas*, qualquer veículo cujas superestruturas fixas ou amovíveis estejam especialmente equipadas para o transporte de mercadorias a temperaturas controladas, de acordo com as classes B, C, E e F do Acordo relativo a transportes internacionais de produtos alimentares perecíveis e aos equipamentos especializados a utilizar nestes transportes (ATP), celebrado em 1 de Setembro de 1970, e cujas paredes laterais, incluindo o isolamento, tenham pelo menos 45 milímetros de espessura,
- *autocarro*, um veículo que comporte mais de nove lugares sentados, incluindo o do condutor, e que, pela sua construção e organização interna, se destine ao transporte de passageiros e respectivas bagagens. Poderá ter um ou dois andares e poderá igualmente rebocar um atrelado para bagagens,
- *autocarro articulado*, um autocarro constituído por duas partes rígidas ligadas entre si por uma secção articulada. Neste tipo de veículo, os compartimentos de passageiros situados em cada uma das partes rígidas comunicam entre si e a secção articulada permite a livre circulação dos passageiros entre as partes rígidas. A junção e a disjunção das duas partes apenas podem ser realizadas numa oficina,
- *dimensões máximas autorizadas*, as dimensões máximas que, nos termos da presente directiva, são autorizadas num veículo pela autoridade competente do Estado no qual o veículo está matriculado ou foi posto em circulação,
- *peso máximo autorizado*, o peso máximo do veículo carregado com o qual, nos termos da presente directiva, um veículo é autorizado a circular pela autoridade competente do Estado no qual o veículo está matriculado ou foi posto em circulação,
- *peso máximo autorizado por eixo*, o peso máximo com carga por eixo, ou por conjunto de eixos, que, nos termos da presente directiva, é autorizado pela autoridade competente do Estado no qual o veículo está matriculado ou foi posto em circulação,
- *carga indivisível*, uma carga que, para efeitos de transporte rodoviário, não possa ser subdividida em duas ou mais cargas sem custos ou risco de danos exagerados e que, devido às suas dimensões ou peso, não possa ser transportada por um veículo a motor, reboque, conjunto veículo-reboque ou veículo articulado que satisfaça todas as disposições da presente directiva,
- *tonelada*, o peso exercido pela unidade de massa tonelada, correspondente a 9,8 kN (quiloneutron).

Para efeitos do disposto na presente directiva, todas as dimensões máximas autorizadas, especificadas no anexo I, devem ser medidas de acordo com o anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 92/53/CEE ⁽²⁾.

Artigo 3º

1. Os Estados-membros não podem recusar ou proibir a utilização no seu território de veículos matriculados ou postos em circulação noutro Estado-membro, por razões que digam respeito aos seus pesos e dimensões, se esses veículos estiverem conformes aos valores-limite especificados no anexo I.

Esta disposição é aplicável mesmo que:

- a) Os referidos veículos não estejam em conformidade com o disposto na legislação do Estado-membro em causa, no respeitante a características de peso e dimensões não previstas no anexo I;
- b) A autoridade competente do Estado-membro no qual os veículos estão matriculados ou foram postos em circulação tenha autorizado limites superiores aos fixados no anexo I.

2. Contudo, o disposto na alínea a) do nº 1 não prejudica o direito de os Estados-membros, tendo na devida conta o direito comunitário, exigirem que os veículos matriculados ou postos em circulação no seu território estejam em conformidade com os seus requisitos nacionais, no que diz respeito a características de peso e dimensões não previstas no anexo I.

Artigo 4º

1. Os Estados-membros não autorizarão no seu território a circulação normal de veículos ou de conjuntos de veículos que não respeitem as características definidas nos pontos 1, 2.2 e 4.4 do anexo I.

2. Os Estados-membros podem autorizar no seu território a circulação de veículos ou de conjuntos de veículos que não respeitem as características definidas nos pontos 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 e 4.3 do anexo I.

3. Os veículos ou conjuntos de veículos que excedam essas características máximas só podem ser autorizados a circular, mediante autorização especial não discriminatória das autoridades competentes, quando transportarem ou se destinarem a transportar cargas indivisíveis.

4. Os Estados-membros podem autorizar no seu território a circulação de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte de carga ou de passageiros que efectuem operações de transporte que não afectem

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 9.

⁽²⁾ JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1.

de modo significativo a concorrência internacional no sector dos transportes e cujas dimensões ou pesos excedam as características definidas nos pontos 1, 2.2 e 4.4 do anexo I. Desse facto informarão a Comissão e os outros Estados-membros.

5. Os Estados-membros podem autorizar que veículos ou conjuntos de veículos equipados com novas tecnologias ou que apliquem novos conceitos, que os impeçam de respeitar uma ou mais disposições da presente directiva, efectuem determinadas operações de transporte locais, durante um período de ensaio. Desse facto informarão a Comissão e os outros Estados-membros.

6. Até 31 de Dezembro de 2000, os Estados-membros podem autorizar no seu território a circulação de veículos ou de conjuntos de veículos utilizados no transporte de carga ou de passageiros e matriculados antes de 1 de Janeiro de 1995 cujas dimensões ou pesos, devido à aplicação de disposições ou métodos de medição nacionais diferentes, anteriormente em vigor, excedam as características definidas nos pontos 1, 2.2 e 4.4 do anexo I.

Artigo 5º

1. Para efeitos do disposto no artigo 3º, os veículos articulados postos em circulação antes de 1 de Janeiro de 1991 que não cumpram as novas especificações previstas nos pontos 1.6 e 4.4 do anexo I serão considerados conformes com essas especificações se não excederem o comprimento total de 15,50 metros.

2. Para efeitos do disposto no artigo 3º, os conjuntos veículo-reboque cujo veículo a motor tenha sido posto em circulação antes de 31 de Dezembro de 1991 e que não cumpram as especificações previstas nos pontos 1.7 e 1.8 do anexo I serão considerados conformes com essas especificações, até 31 de Dezembro de 1998, se não excederem o comprimento total de 18,00 metros.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que os veículos previstos no artigo 2º que se encontrem em conformidade com a presente directiva sejam portadores de uma das provas referidas nas alíneas a), b) e c):

a) Uma combinação das duas placas seguintes:

- a «placa de construtor», elaborada e colocada em conformidade com a Directiva 76/114/CEE,
- a placa de dimensões, em conformidade com o anexo III, elaborada e colocada em conformidade com a Directiva 76/114/CEE;

b) Uma placa única, elaborada e colocada em conformidade com a Directiva 76/114/CEE, com as informações das duas placas referidas na alínea a);

c) Um documento único, emitido pela autoridade competente do Estado-membro onde o veículo foi matriculado ou posto em circulação. Este documento deve conter as mesmas rubricas e informações que figuram nas placas referidas na alínea a) e deve ser guardado, suficientemente protegido, num local facilmente acessível para efeitos de controlo.

2. Se as características do veículo deixarem de corresponder às indicadas na prova de conformidade, o Estado-membro onde o veículo estiver matriculado tomará as medidas necessárias para assegurar que a prova de conformidade seja alterada.

3. As placas e documentos referidos no nº 1 serão reconhecidos pelos Estados-membros como a prova de conformidade dos veículos prevista na presente directiva.

4. Os veículos munidos de uma prova de conformidade podem ser sujeitos:

- no que respeita às normas comuns relativas aos pesos, a controlos por amostragem,
- no que respeita às normas comuns relativas às dimensões, unicamente a controlos em caso de suspeita de não conformidade com a presente directiva.

5. Na coluna central da prova de conformidade dos pesos figurarão, se for caso disso, as normas comunitárias relativas a pesos aplicáveis ao veículo em questão.

No que se refere aos veículos previstos no ponto 2.2.2.c) do anexo I, por baixo do peso máximo autorizado do conjunto de veículos deve figurar a inscrição «(44 t)».

6. No que respeita aos veículos matriculados ou postos em circulação no seu território, com excepção dos veículos previstos no ponto 2.2 do anexo I, cada um dos Estados-membros pode decidir que os pesos máximos autorizados pela respectiva legislação nacional sejam indicados na coluna da esquerda da prova de conformidade e os pesos tecnicamente admissíveis na coluna da direita.

Artigo 7º

A presente directiva não obsta à aplicação das disposições em vigor em cada um dos Estados-membros, em matéria de circulação rodoviária, que prevejam a limitação dos pesos e/ou das dimensões dos veículos em determinadas estradas ou obras de arte, qualquer que seja o Estado de matrícula desses veículos.

Artigo 8º

O artigo 3º não é aplicável na Irlanda e no Reino Unido até 31 de Dezembro de 1998:

- no que respeita às normas previstas nos pontos 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 e 3.3.2 do anexo I:
- com excepção dos veículos articulados previstos no ponto 2.2.2, se:
 - i) o peso total com carga não exceder 38 toneladas,
 - ii) o peso por qualquer eixo triplo, para a distância especificada no ponto 3.3.2 do anexo I, não exceder 22,5 toneladas,
- com excepção dos veículos previstos nos pontos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4, se o peso total com carga não exceder:
 - i) 35 toneladas, no que se refere aos veículos previstos nos pontos 2.2.3 e 2.2.4,
 - ii) 17 toneladas, no que se refere aos veículos previstos no ponto 2.3.1,
 - iii) 30 toneladas, no que se refere aos veículos previstos no ponto 2.3.3, sob reserva da observância das condições especificadas nesse ponto e no ponto 4.3,

iv) 27 toneladas, no que se refere aos veículos previstos no ponto 2.4,

- no que respeita à norma prevista no ponto 3.4 do anexo I, com excepção dos veículos previstos nos pontos 2.2, 2.3 e 2.4 do anexo I, se o peso por eixo motor não exceder 10,5 toneladas.

Artigo 9º

São revogadas as directivas enumeradas na parte A do anexo IV, sem prejuízo das obrigações dos Estados-membros no que respeita aos prazos de aplicação indicados na parte B do anexo IV.

As referências feitas às directivas revogadas devem entender-se como sendo feitas à presente directiva e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondências do anexo V.

Artigo 10º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1995. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito nacional que adoptarem para dar cumprimento à presente directiva.

Artigo 11º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

*ANEXO I***PESOS, DIMENSÕES E CARACTERÍSTICAS CONEXAS MÁXIMOS DOS VEÍCULOS**

1. Dimensões máximas autorizadas dos veículos previstos no nº 1, alínea a), do artigo 1º

1.1. Comprimento máximo

— veículo a motor	12,00 m
— reboque	12,00 m
— veículo articulado	16,50 m
— conjunto veículo-reboque	18,35 m
— autocarro articulado	18,00 m

1.2.	<i>Largura máxima:</i>	
	a) Todos os veículos	2,55 m
	b) Superestruturas frigoríficas dos veículos frigoríficos de paredes espessas	2,60 m
1.3.	<i>Altura máxima</i> (todos os veículos)	4,00 m
1.4.	As superestruturas amovíveis e os equipamentos de carga normalizados, como os contentores, estão compreendidos nas dimensões especificadas nos pontos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4	
1.5.	Todos os veículos a motor ou conjuntos de veículos em movimento devem poder inscrever-se numa coroa circular com um raio exterior de 12,50 metros e um raio interior de 5,30 metros	
1.6.	Distância máxima entre o eixo do cabeçote de engate e a retaguarda de um semi-reboque	12,00 m
1.7.	Distância máxima, medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque, entre o ponto exterior mais avançado da área de carga situada atrás da cabina e o ponto exterior mais recuado do reboque do conjunto, diminuída da distância entre a retaguarda de veículo a motor e a dianteira do reboque	15,65 m
1.8.	Distância máxima, medida paralelamente ao eixo longitudinal do conjunto veículo-reboque, entre o ponto exterior mais avançado da área de carga situada atrás da cabina e o ponto exterior mais recuado do reboque do conjunto	16,00 m
2.	Peso máximo autorizado dos veículos (na unidade tonelada)	
2.1.	<i>Veículos que fazem parte de um conjunto de veículos</i>	
2.1.1.	Reboque de 2 eixos	18 t
2.1.2.	Reboque de 3 eixos	24 t
2.2.	<i>Conjuntos de veículos</i>	
2.2.1.	Conjuntos veículo-reboque com 5 ou 6 eixos	
	a) Veículo a motor de 2 eixos com reboque de 3 eixos	40 t
	b) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 2 eixos	40 t
	c) Veículo a motor de 3 eixos com reboque de 3 eixos	40 t 44 t, se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II, ou se cada um dos eixos motores estiver equipado com pneumáticos duplos e o peso máximo por eixo não exceder 9,5 toneladas
2.2.2.	Veículos articulados com 5 ou 6 eixos	
	a) Veículo a motor de 2 eixos com semi-reboque de 3 eixos	40 t
	b) Veículo a motor de 3 eixos com semi-reboque de 2 eixos	40 t
	c) Veículo a motor de 3 eixos com semi-reboque de 2 ou 3 eixos ao transportar um contentor ISO de 40 pés, numa operação de transporte combinado	44 t

d)	Veículo a motor de 3 eixos com semi-reboque de 3 eixos	40 t 44 t, se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II, ou se cada um dos eixos motores estiver equipado com pneumáticos duplos e o peso máximo por eixo não exceder 9,5 toneladas
2.2.3.	Conjuntos veículo-reboque com 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um reboque de 2 eixos	36 t
2.2.4.	Veículos articulados com 4 eixos, compostos por um veículo a motor de 2 eixos e um semi-reboque de 2 eixos, sendo a distância entre os eixos do semi-reboque:	
2.2.4.1.	igual ou superior a 1,3 metros, mas não superior a 1,8 metros	36 t
2.2.4.2.	superior a 1,8 metros	36 t mais 2 toneladas de tolerância se o peso máximo autorizado (PMA) do veículo a motor (18 t) e o PMA do eixo em tandem do semi-reboque (20 t) forem respeitados e se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II
2.3.	<i>Veículos a motor</i>	
2.3.1.	Veículos a motor de 2 eixos	18 t
2.3.2.	Veículos a motor de 3 eixos	25 t 26 t, se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II, ou se cada um dos eixos motores estiver equipado com pneumáticos duplos e o peso máximo por eixo não exceder 9,5 toneladas
2.3.3.	Veículos a motor de 4 eixos com dois eixos directores	32 t, se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II, ou se cada um dos eixos motores estiver equipado com pneumáticos duplos e o peso máximo por eixo não exceder 9,5 toneladas
2.4.	Autocarros articulados com 3 eixos	28 t
3.	Peso máximo autorizado por eixo nos veículos previstos no nº 1, alínea b), do artigo 1º (em toneladas)	
3.1.	<i>Eixos simples</i>	
	Eixo não motor simples	10 t
3.2.	<i>Eixos em tandem dos reboques e dos semi-reboques</i>	
	Num eixo em tandem, a soma dos pesos por eixo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:	
3.2.1.	inferior a 1 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	igual ou superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	igual ou superior a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t

3.3. *Eixos triplos dos reboques e dos semi-reboques*

Num eixo triplo, a soma dos pesos por eixo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos for:

- | | | |
|--------|---|------|
| 3.3.1. | igual ou inferior a 1,3 m ($d \leq 1,3$) | 21 t |
| 3.3.2. | superior a 1,3 m e inferior ou igual a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) | 24 t |

3.4. *Eixo motor*

- | | | |
|--------|--|--------|
| 3.4.1. | Eixo motor dos veículos previstos nos pontos 2.2.1 e 2.2.2 | 11,5 t |
| 3.4.2. | Eixo motor dos veículos previstos nos pontos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4 | 11,5 t |

3.5. *Eixos em tandem dos veículos a motor*

Num eixo em tandem, a soma dos pesos por eixo não deve exceder, se a distância (d) entre os eixos:

- | | | |
|--------|---|--|
| 3.5.1. | for inferior a 1,0 m ($d < 1,0$) | 11,5 t |
| 3.5.2. | for igual ou superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) | 16 t |
| 3.5.3. | for igual ou superior a 1,3 e inferior a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) | 18 t
19 t, se o eixo motor estiver equipado com pneumáticos duplos e suspensão pneumática, ou uma suspensão reconhecida como equivalente a nível comunitário, de acordo com a definição do anexo II, ou se cada um dos eixos motores estiver equipado com pneumáticos duplos e o peso máximo por eixo não exceder 9,5 toneladas |

4. **Características conexas dos veículos previstos no nº 1, alínea b), do artigo 1º**4.1. *Todos os veículos*

O peso suportado pelo eixo ou eixos motores de um veículo ou de um conjunto de veículos não poderá ser inferior a 25 % do peso total com carga do veículo ou conjunto de veículos, quando utilizado no tráfego internacional

4.2. *Conjuntos veículo-reboque*

A distância entre o eixo da retaguarda do veículo a motor e o eixo da frente do reboque não poderá ser inferior a 3,00 metros

4.3. *Peso máximo autorizado em função da distância entre os eixos*

O valor do peso máximo autorizado, em tonelada, de um veículo a motor de 4 eixos não poderá ser superior a cinco vezes o valor da distância, em metro, entre os eixos extremos do veículo

4.4. *Semi-reboques*

A distância, medida horizontalmente, entre o eixo do cabeçote de engate e um qualquer ponto da dianteira do semi-reboque não poderá ser superior a 2,04 metros.

ANEXO II

CONDIÇÕES RELATIVAS À EQUIVALÊNCIA ENTRE CERTAS SUSPENSÕES NÃO PNEUMÁTICAS E AS SUSPENSÕES PNEUMÁTICAS DO EIXO MOTOR OU DOS EIXOS MOTORES DO VEÍCULO

1. DEFINIÇÃO DE SUSPENSÃO PNEUMÁTICA

Um sistema de suspensão é considerado pneumático se pelo menos 75 % do efeito de mola for causado pela mala de ar.

2. EQUIVALÊNCIA

Para ser reconhecida como suspensão equivalente à suspensão pneumática, uma suspensão deve satisfazer os seguintes requisitos:

- 2.1. Durante a oscilação vertical transitória livre de baixa frequência da massa suspensa por cima do eixo motor ou do *bogie*, a frequência registada e o amortecimento com a suspensão suportando o seu peso máximo devem respeitar os limites definidos nos pontos 2.2 a 2.5.
- 2.2. Cada eixo deve estar equipado com amortecedores hidráulicos. Nos eixos duplos, os amortecedores hidráulicos devem ser colocados de modo a reduzir ao mínimo a oscilação do *bogie*.
- 2.3. A razão média de amortecimento D deve ser superior a 20 % do amortecimento crítico em condições normais e com amortecedores hidráulicos instalados e a funcionar.
- 2.4. A razão máxima de amortecimento da suspensão com todos os amortecedores hidráulicos removidos ou com funcionamento bloqueado não deve ser superior a 50 % do factor de amortecimento médio D .
- 2.5. A frequência máxima da massa suspensa acima do eixo motor ou do *bogie* numa oscilação vertical transitória livre não pode exceder 2 Hz.
- 2.6. A frequência e o amortecimento da suspensão estão definidos no nº 3 e os procedimentos de ensaio para medir a frequência e o amortecimento estão descritos no nº 4.

3. DEFINIÇÃO DA FREQUÊNCIA E DO AMORTECIMENTO

Nesta definição considera-se uma massa suspensa M kg acima do eixo motor ou do *bogie*. O eixo ou *bogie* tem uma rigidez vertical total entre a superfície da estrada e a massa suspensa de K Newtons/metro (N/m) e um coeficiente de amortecimento total de C Newtons por metro por segundo (N/ms). O deslocamento vertical da massa suspensa é Z . A equação do movimento da oscilação livre da massa suspensa é

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

A frequência da oscilação da massa suspensa F rad/sec é

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

O amortecimento é crítico se $C = C_0$, sendo

$$C_0 = 2 \sqrt{KM}$$

A razão de amortecimento como factor do amortecimento crítico é C/C_0 .

Durante a oscilação transitória livre da massa suspensa o movimento vertical segue uma trajectória sinusoidal amortecida (figura 2). Pode calcular-se a frequência através de medição do tempo nos ciclos de oscilação observáveis. Pode calcular-se o amortecimento através de medição da altura dos picos sucessivos da oscilação na mesma direcção. Sendo A_1 e A_2 as amplitudes de pico do primeiro e segundo ciclos, a razão de amortecimento D é

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

sendo $\ln$ o logaritmo natural do coeficiente da amplitude.

4. PROCEDIMENTO DE ENSAIO

Para medir, nos ensaios, a razão de amortecimento D , a razão de amortecimento com os amortecedores hidráulicos removidos e a frequência F da suspensão, o veículo em carga deve:

a) Ser conduzido a baixa velocidade ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) num degrau de 80 mm com o perfil indicado na figura 1. A oscilação transitória a analisar em termos de frequência e amortecimento ocorre depois das rodas do eixo motor terem passado pelo degrau;

ou

b) Ser abaixado pelo quadro de forma a que a carga do eixo motor seja 1,5 vezes o seu valor estático máximo. Depois de ter sido mantido abaixado, o veículo é libertado bruscamente, sendo analisada a oscilação subsequente;

ou

c) Ser levantado pelo quadro de modo a que a massa suspensa se encontre a 80 mm acima do eixo motor. O veículo levantado é deixado cair bruscamente, sendo analisada a oscilação subsequente;

ou

d) Ser submetido a outros procedimentos na medida em que a sua equivalência tenha sido demonstrada pelo construtor a contento do serviço técnico.

Deve ser instalado no veículo um transdutor de deslocamento vertical entre o eixo motor e o quadro, directamente acima do eixo motor. No traçado pode ser medido, por um lado, o intervalo de tempo entre o primeiro e o segundo pico de compressão de modo a obter a frequência F e, por outro lado, a razão de amplitude para obter o amortecimento. Para os eixos motores duplos, devem ser instalados transdutores entre cada eixo motor e o quadro que se encontra imediatamente por cima.

Figura 1

Degrau para os ensaios de suspensão

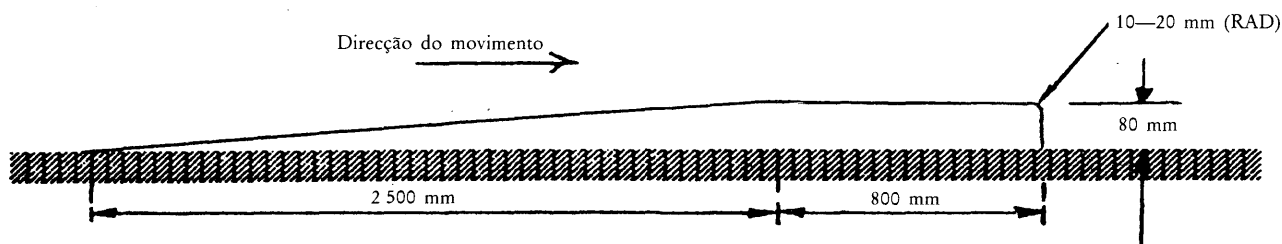
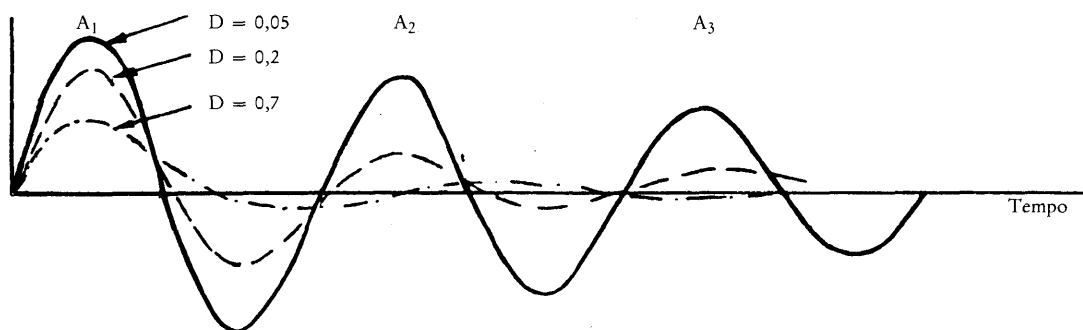


Figura 2

Resposta transitória amortecida



*ANEXO III***PLACA DE DIMENSÕES REFERIDA NO Nº 1, ALÍNEA a), DO ARTIGO 6º**

I. Na placa de dimensões, afixada, na medida do possível, ao lado da placa referida na Directiva 76/114/CEE, devem figurar as seguintes indicações:

1. Nome do construtor ⁽¹⁾
2. Número de identificação do veículo ⁽¹⁾
3. Comprimento (L) do veículo a motor, do reboque ou do semi-reboque
4. Largura (W) do veículo a motor, do reboque ou do semi-reboque
5. Dados para a medição do comprimento dos conjuntos de veículos:
 - a distância (a) entre a dianteira do veículo a motor e o centro do seu dispositivo de engate (gancho ou prato de engate); tratando-se de um prato de engate com vários pontos de engate, é necessário indicar os valores mínimo e máximo ($a_{\min}$ e $a_{\max}$),
 - a distância (b) entre o centro do dispositivo de engate do reboque (olhal) ou do semi-reboque (cabecote de engate) e a traseira do reboque ou do semi-reboque; tratando-se de um dispositivo com vários pontos de engate, é necessário indicar os valores mínimo e máximo ($b_{\min}$ e $b_{\max}$).

O comprimento de um conjunto de veículos é o comprimento medido quando o veículo a motor e o reboque ou semi-reboque estiverem alinhados um atrás do outro.

II. Os valores inscritos na prova de conformidade devem corresponder exactamente às medições efectuadas directamente no veículo.

⁽¹⁾ Estas indicações não devem ser repetidas quando o veículo tiver afixada uma placa única com os dados referentes aos pesos e às dimensões.

*ANEXO IV***PARTE A****DIRECTIVAS REVOGADAS**

(referidas no artigo 9º)

Directiva 85/3/CEE relativa aos pesos, às dimensões e a certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários, e suas sucessivas alterações:

- Directiva 86/360/CEE,
- Directiva 88/218/CEE,
- Directiva 89/338/CEE,
- Directiva 89/460/CEE,
- Directiva 89/461/CEE,
- Directiva 91/60/CEE,
- Directiva 92/7/CEE.

Directiva 86/364/CEE, relativa à prova de conformidade dos veículos com a Directiva 85/3/CEE, relativa ao peso, dimensões e certas outras características técnicas de certos veículos rodoviários.

PARTE B

<i>Directiva</i>	<i>Prazo para a aplicação da directiva</i>
85/3/CEE (JO nº L 2 de 3. 1. 1985, p. 14)	1 de Julho de 1986 1 de Janeiro de 1990 1 de Julho de 1991 1 de Janeiro de 1992 1 de Janeiro de 1993
86/360/CEE (JO nº L 217 de 5. 8. 1986, p. 19)	—
86/364/CEE (JO nº L 221 de 7. 8. 1986, p. 48)	29 de Julho de 1987
88/218/CEE (JO nº L 98 de 15. 4. 1988, p. 48)	1 de Janeiro de 1989
89/338/CEE (JO nº L 142 de 25. 5. 1989, p. 3)	1 de Janeiro de 1992
89/460/CEE (JO nº L 226 de 3. 8. 1989, p. 5)	1 de Janeiro de 1993/31 de Dezembro de 1992
89/461/CEE (JO nº L 226 de 3. 8. 1989, p. 7)	1 de Janeiro de 1991
91/60/CEE (JO nº L 37 de 9. 2. 1991, p. 37)	1 de Outubro de 1991
92/7/CEE (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 29)	1 de Janeiro de 1993

Presente directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Artigo 11º	Artigo 9º								
Anexo I	Anexo I								
Ponto 1	Ponto 1								
Ponto 1.1								Artigo 1º, nº 2	
Ponto 1.2.a)									
Ponto 1.2.b)				Artigo 1º, nº 2, alinea b)					
Pontos 1.3 a 1.5	Pontos 1.3 a 1.5								
Ponto 1.6							Artigo 1º, nº 3		
Pontos 1.7 a 1.8								Artigo 1º, nº 3	
Ponto 2-2.2.b)	Ponto 2-2.2.1.b)								
Ponto 2.2.1.c)									
Pontos 2.2.2.a) a c)	Pontos 2.2.2.a) a c)								
Ponto 2.2.2.d)									
Ponto 2.2.3 Ponto 2.2.4.1					Artigo 1º, nº 5, alinea b)				
Ponto 2.2.4.2									Artigo 1º, nº 1, alinea a)
Ponto 2.3 Ponto 2.3.1					Artigo 1º, nº 5, alinea c)				
Ponto 2.3.2 Ponto 2.3.3									Artigo 1º, nº 1, alineas b) e c)

Presente directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Ponto 2.4					Artigo 1º, nº 5, alínea c)				
Ponto 3 Ponto 3.3.2	Ponto 3 Ponto 3.3.2								
Ponto 3.4 Ponto 3.4.1		Artigo 1º, nº 3							
Ponto 3.4.2 Ponto 3.5.2					Artigo 1º, nº 5, alínea d)				
Ponto 3.5.3									Artigo 1º, nº 1, alínea d)
Ponto 4 Ponto 4.2	Ponto 4 Ponto 4.2								
Ponto 4.3					Artigo 1º, nº 5, alínea e)				
Ponto 4.4							Artigo 1º, nº 4		
Anexo II									Anexo III
Anexo III			Anexo						