



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.6.2007  
COM(2007) 344 final

2007/0119 (COD)

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de  
fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques**

(Versão codificada)

(apresentada pela Comissão)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. A Comissão atribui, no contexto da Europa dos cidadãos, uma grande importância à simplificação e clarificação da legislação comunitária, a fim de torná-la mais acessível e fácil de compreender pelo cidadão comum, o que lhe permitirá novas oportunidades e a possibilidade de beneficiar dos direitos específicos que lhe são atribuídos.

Este objectivo não pode ser alcançado enquanto se verificar uma dispersão de numerosas disposições, alteradas em diversas ocasiões, muitas vezes de forma substancial, facto que obriga a uma leitura tanto do acto original como dos actos que o alteram. Deste modo é necessário um trabalho de análise considerável para identificar as regras vigentes, com base na comparação de um multiplicidade de actos diferentes.

Por esta razão, e a fim de garantir a clareza e a transparência da legislação comunitária, é necessária uma codificação das regras que tenham sido objecto de alterações frequentes.

2. Assim, em 1 de Abril de 1987, a Comissão decidiu<sup>1</sup> solicitar aos seus serviços que procedessem à codificação de todos os actos legislativos após a ocorrência de, no máximo, dez alterações, salientando que se tratava de um requisito mínimo e que os serviços devem tomar todas as medidas para codificar, com maior frequência, os textos pelos quais são responsáveis, a fim de garantir que as disposições comunitárias sejam claras e facilmente compreensíveis.
3. As conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Edimburgo (Dezembro de 1992) confirmaram este aspecto<sup>2</sup>, salientando a importância da codificação, uma vez que proporciona segurança quanto à legislação aplicável a uma dada questão num determinado momento.

A codificação deve ser efectuada respeitando integralmente o processo legislativo comunitário normal.

Posto que da codificação não pode resultar qualquer alteração de fundo nos actos que dela são objecto, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão celebraram, em 20 de Dezembro de 1994, um Acordo Interinstitucional sobre um método de trabalho acelerado tendo em vista a adopção rápida dos actos codificados.

4. O objectivo da presente proposta consiste em proceder a uma codificação da Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques<sup>3</sup>. A nova directiva substituirá os diversos actos nela integrados<sup>4</sup>. A presente proposta preserva integralmente o

---

<sup>1</sup> COM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Ver Anexo 3 da Parte A das conclusões.

<sup>3</sup> Realizada de acordo com a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho - Codificação do acervo comunitário, COM(2001) 645 final.

<sup>4</sup> Ver a Parte A do Anexo II da presente proposta.

conteúdo dos actos codificados, limitando-se a reuni-los e apenas com as alterações formais exigidas pelo próprio processo de codificação.

5. A proposta de codificação foi elaborada com base numa consolidação preliminar da Directiva 76/114/CEE, em todas as línguas oficiais, e dos instrumentos que a alteram, realizada pelo Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, através de um sistema de processamento de dados. Sempre que os artigos passaram a ter novos números, é apresentada a correspondência entre os antigos e os novos números dos artigos num quadro constante do Anexo III da directiva codificada.

Proposta de

**DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**relativa às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>1</sup>,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado<sup>2</sup>,

Considerando o seguinte:



- (1) A Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques<sup>3</sup> foi por várias vezes alterada de modo substancial<sup>4</sup>, sendo conveniente, por uma questão de lógica e clareza, proceder à codificação da referida directiva.

---

<sup>1</sup> JO C de , p. .

<sup>2</sup> JO C de , p. .

<sup>3</sup> JO L 24 de 30.1.1976, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/96/CE (JO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

<sup>4</sup> Ver as parte A do anexo II.

---

↓ 76/114/CEE Considerando (2)  
(adaptado)

- (2) ☒ A Directiva 76/114/CEE é uma das directivas específicas do sistema de homologação, instituído pela Directiva [70/156/CEE de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques<sup>5</sup>] e estabeleceu regras técnicas relativas à concepção e construção dos veículos a motor no que respeita às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação. Estas regras técnicas, respeitantes à aproximação das legislações dos Estados-Membros, permitem que o procedimento de homologação comunitária, estabelecido pela Directiva [70/156/CEE] seja aplicado a cada modelo de veículo. Por conseguinte, as disposições da Directiva [70/156/CEE] relativas aos sistemas dos veículos, componentes e unidades técnicas aplicam-se à presente directiva. ☒

---

↓ 76/114/CEE Considerando (3)  
(adaptado)

- (3) ☒ O processo de homologação CE deve implicar o reconhecimento recíproco pelos Estados-Membros dos controlos efectuados por cada um deles com base nos requisitos comuns. ☒

---

↓

- (4) A presente directiva não deve prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas indicadas na Parte B do Anexo II,

---

↓ 76/114/CEE

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por veículo qualquer veículo a motor destinado a transitar na estrada, com ou sem carroçaria, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/h, assim como os seus reboques, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, dos tractores e máquinas agrícolas ou florestais, bem como das máquinas de obras públicas.

---

<sup>5</sup> [JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/40/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 161, de 14.6.2006, p. 12).]

*Artigo 2.º*

---

↓ 76/114/CEE (adaptado)

Os Estados-Membros não podem recusar a  homologação  CE  de um veículo  nem a  homologação  de âmbito nacional por motivos relacionados com as chapas e inscrições regulamentares, sua localização e modo de fixação, se estas corresponderem às prescrições constantes do anexo I.

---

↓ 76/114/CEE

*Artigo 3.º*

Os Estados-Membros não podem recusar a matrícula ou proibir a venda, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com as chapas e inscrições regulamentares, sua localização e modo de fixação, se estas corresponderem às prescrições constantes do anexo I.

---

↓ 76/114/CEE (adaptado)

*Artigo 4.º*

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições do anexo I  da presente directiva  serão adoptadas em conformidade com o procedimento  referido  no [ n.º 3 do  artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE].

---

↓ 76/114/CEE

*Artigo 5.º*

---

↓ 76/114/CEE (adaptado)

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

---

↓

*Artigo 6.º*

A Directiva 76/114/CEE, com as alterações que lhe foram introduzidas pelos Actos referidos na Parte A do Anexo II, é revogada, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação indicados na Parte B do Anexo II.

As referências à directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva, e devem ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do Anexo III.

*Artigo 7.º*

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

É aplicável com efeitos desde [...].

---

↓ 76/114/CEE Art. 6

*Artigo 8.º*

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*

---

↓ 76/114/CEE

## ANEXO I

### 1. GENERALIDADES

---

↓ 76/114/CEE (adaptado)

Todos os veículos devem estar equipados com uma chapã e inscrições tais como são descritas nos pontos seguintes. Esta chapa e estas inscrições serão colocadas pelo fabricante ou pelo seu mandatário.

---

↓ 76/114/CEE  
→<sub>1</sub> 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

### 2. CHAPA DO FABRICANTE

2.1. Uma chapa do fabricante, cujo modelo figura em apêndice ao presente anexo, deve estar solidamente fixada num local bem aparente e facilmente acessível numa peça que, normalmente, não seja susceptível de ser substituída no decurso da utilização; deve ser facilmente legível e possuir de modo indelével as indicações seguintes, enumeradas por ordem:

2.1.1. Nome do fabricante

2.1.2. Número de recepção CE →<sub>1</sub><sup>1</sup> ←.

---

↓ 76/114/CEE  
→<sub>1</sub> Acto de Adesão de 1985,  
Art. 26 e Anexo I, p. 213  
→<sub>2</sub> 87/354/CEE Art. 1 e Anexo,  
pt. 6  
→<sub>3</sub> Acto de Adesão de 1994,  
Art. 29 e Anexo I, p. 202  
→<sub>4</sub> Acto de Adesão de 2003,  
Art. 20 e Anexo II, pt. 1 (A)(14),  
p. 57  
→<sub>5</sub> 2006/96/CE Art. 1 e anexo,  
p. 13

Este número é composto pela letra «e» minúscula seguida, por ordem, pelo número ou letras distintivas do país que emitiu a recepção CE →<sub>1</sub> (1 para a Alemanha, 2 para

---

<sup>1</sup> Se um modelo de veículo não tiver sido objecto de uma recepção CE e portanto não possuir o número de recepção CE, um Estado membro pode exigir que seja indicado o número de recepção nacional. Se o número de recepção nacional tiver de ser indicado, o fabricante pode colocá-lo quer numa pequena chapa separada da chapa do fabricante, quer na própria chapa do fabricante.

a França, 3 para a Itália, 4 para os Países Baixos,  $\leftarrow \rightarrow_3$  5 para a Suécia,  $\leftarrow$  6 para a Bélgica,  $\rightarrow_4$  7 para a Hungria, 8 para a República Checa,  $\leftarrow$  9 para a Espanha, 11 para o Reino Unido,  $\rightarrow_3$  12 para a Áustria,  $\leftarrow$  13 para o Luxemburgo,  $\rightarrow_3$  17 para a Finlândia,  $\leftarrow$  18 para a Dinamarca,  $\rightarrow_5$  19 para a Roménia,  $\leftarrow \rightarrow_4$  20 para a Polónia,  $\leftarrow$  21 para Portugal  $\rightarrow_2$  23 para a Grécia,  $\leftarrow$  24 para a Irlanda,  $\rightarrow_4$  26 para a Eslovénia, 27 para a Eslováquia, 29 para a Estónia, 32 para a Letónia,  $\leftarrow \rightarrow_5$  34 para a Bulgária  $\leftarrow \rightarrow_4$  36 para a Lituânia, 49 para Chipre, 50 para Malta ( $\leftarrow$ ) e pelo número de recepção correspondente ao número da ficha de recepção emitida para o modelo do veículo. Um asterisco deve ser colocado entre a letra «e» e o número ou as letras distintivas do país que emitiu a recepção CE, bem como entre este número ou estas letras e o número de recepção.

↓ 76/114/CEE  
→<sub>1</sub> 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

2.1.3. Número de identificação do veículo.

2.1.4. →<sub>1</sub> Massa  $\leftarrow$  máxima em carga autorizada para o veículo.

2.1.5. →<sub>1</sub> Massa  $\leftarrow$  máxima em carga autorizada para o conjunto, no caso de o veículo ser utilizado como veículo tractor.

2.1.6. →<sub>1</sub> Massa  $\leftarrow$  máxima autorizada para cada um dos eixos, sendo indicadas os dados da frente para a retaguarda.

2.1.7. Se se tratar de um semi-reboque, a →<sub>1</sub> massa  $\leftarrow$  máxima autorizada no prato.

↓ 76/114/CEE (adaptado)  
→<sub>1</sub> 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

2.1.8. →<sub>1</sub>  $\leftarrow$   A  até esse momento, um Estado-Membro pode solicitar que as →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  máximas autorizadas prescritas na legislação nacional sejam indicadas na chapa de todos os veículos entrados em circulação no seu território.

↓ 76/114/CEE  
→<sub>1</sub> 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

Se as →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  tecnicamente admissíveis forem superiores às →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  máximas autorizadas, este Estado-Membro pode solicitar que sejam igualmente indicadas. Neste caso, as →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  são indicadas em duas colunas: na coluna da esquerda são inscritos as →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  máximas autorizadas e, na coluna da direita, as →<sub>1</sub> massas  $\leftarrow$  tecnicamente admissíveis.

2.2. O fabricante pode apôr indicações suplementares por baixo ou ao lado das inscrições prescritas, no exterior de um retângulo claramente marcado e contendo apenas as indicações prescritas nos pontos 2.1.1 a 2.1.8 (ver apêndice ao presente anexo).

### 3. NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

O número de identificação do veículo é constituído por uma combinação estruturada de caracteres, atribuída a cada veículo pelo fabricante. Tem por objectivo permitir - sem ser necessário recorrer a outras indicações - a identificação unívoca de qualquer veículo por intermédio do fabricante durante um período de tempo de 30 anos.

O número de identificação deve corresponder às prescrições seguintes:

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

3.1. Deve ser marcado na chapa do fabricante, bem como no quadro ou qualquer outra estrutura análoga.

3.1.1. Deve ser composto de três partes:

3.1.1.1. A primeira parte consiste num código atribuído ao fabricante do veículo para permitir a identificação do dito fabricante. Esse código é constituído por três caracteres (letras ou números), atribuídos pelas autoridades competentes do país no qual o fabricante tem a sua sede social, de acordo com a agência internacional que actua sob a autoridade da Organização Internacional de Normalização (ISO). O primeiro caracter designa uma zona geográfica, o segundo caracter designa um país no interior de uma zona geográfica, e o terceiro caracter designa um determinado fabricante.

Nos casos em que o fabricante produza menos de 500 veículos por ano, o terceiro caracter será sempre um 9. Para a identificação deste fabricante, a autoridade acima referida atribuirá igualmente os terceiro, quarto e quinto caracteres da terceira parte.

3.1.1.2. A segunda parte é constituída por seis caracteres (letras ou números) que têm por objectivo indicar as características gerais dos veículos. Se o fabricante não utilizar um ou vários desses caracteres, os espaços não utilizados devem ser preenchidos por caracteres alfabéticos ou numéricos, deixando-se a escolha desses últimos ao fabricante.

3.1.1.3. A terceira parte, constituída por oito caracteres, dos quais os quatro últimos são obrigatoriamente numéricos, deve permitir, em combinação com as outras duas partes, identificar sem equívoco um determinado veículo. Qualquer posição não utilizada deve ser preenchida com um zero para se obter o número total de caracteres exigido.

3.1.2. Deve, na medida do possível, ser marcado numa só linha.

Excepcionalmente e por razões técnicas, pode igualmente ser indicado em duas linhas. Neste caso, não é, contudo, autorizado fazer separações no interior de qualquer uma 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 possa ser confundido com tais caracteres. Esta disposição pode ser derogada no caso das chapas do fabricante, quando o número estiver

marcado numa única linha. É igualmente autorizada a introdução do símbolo no interior de uma linha entre as três partes (ponto 3.1.1).

Não deve haver espaços entre os caracteres.

---

↓ 76/114/CEE (adaptado)

3.2. O número de identificação deve, além disso:

3.2.1. Ser marcado no quadro ou outra estrutura análoga, na metade direita do veículo.

3.2.2. Ser colocado num local bem visível e acessível, por um processo tal como a martelagem ou a puncionagem, de modo a evitar que se apague ou se altere.

#### **4. CARACTERES**

4.1. Para todas as inscrições previstas nos pontos 2 e 3, devem ser utilizadas letras latinas e algarismos árabes. Contudo, as letras latinas 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 admitida a utilização das letras I, O e Q, nem de travessões, asteriscos e outros sinais particulares além dos símbolos referidos no ☒ 2.º ☒ parágrafo do ponto 3.1.2.

4.2.2. As letras e os algarismos devem ter as alturas mínimas seguintes:

4.2.2.1. 7 mm para os caracteres marcados directamente no quadro ou outra estrutura análoga do veículo.

4.2.2.2. 4 mm para os caracteres marcados na chapa do fabricante.

---

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

**APÊNDICE**

EXEMPLOS DE CHAPAS DE FABRICANTE

Os exemplos abaixo não prejudicam as indicações que figurarão realmente nas chapas de fabricante e são dados unicamente a título indicativo.

*Exemplo n.º 1*

---

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo  
(adaptado)

STELLA FABBRICA AUTOMOBILI

e\*3\*1485

3 I S K L M 3 A C 8 B 1 2 3 9 5 4

1 500 kg

2 500 kg

1 - 730 kg

2 - 810 kg

---

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

Exemplo respeitante a um veículo da categoria M<sub>1</sub>.

As informações suplementares referidas no ponto 2.2 podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas (ver rectângulos a tracejado no exemplo acima).

*Exemplo n.º 2*

---

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo  
(adaptado)

MAYER KRAFTFAHRZEUGWERK

e\*1\*501

3 G T W O 1 8 0 0 9 B S 5 1 3 1 2

22 000 kg

38 000 kg

1 - 7 000 kg

2 - 8 000 kg

3 - 8 000 kg

---

↓ 78/507/CEE Art. 1 e Anexo

Exemplo respeitante a um veículo da categoria N<sub>3</sub>.

As informações suplementares referidas no ponto 2.2 podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas (ver rectângulos a tracejado no exemplo acima).

---



## **ANEXO II**

### **Parte A**

#### **Directiva revogada com as sucessivas alterações (referidas no artigo 6.º)**

Directiva 76/114/CEE do Conselho  
(JO L 24 de 30.1.1976, p. 1)

Directiva 78/507/CEE da Comissão  
(JO L 155 de 13.6.1978, p. 31)

Ponto X.a.5 do anexo I do Acto de Adesão de 1979  
(JO L 291 de 19.11.1985, p. 109)

Ponto IX.A.12 do anexo II do Acto de Adesão de 1985  
(JO L 302 de 15.11.1985, p. 213)

Directiva 87/354/CEE do Conselho  
(JO L 192 de 11.7.1987, p. 43)

Apenas o ponto 6 do Anexo

Ponto XI.C.I.6 do anexo I do Acto de Adesão de 1994  
(JO C 241 de 29.8.1994, p. 205)

Ponto I.A.14 do anexo II do Acto de Adesão de 2003  
(JO L 236 de 23.9.2003, p. 57)

Directiva do Conselho 2006/96/CE  
(JO L 81 de 20.12.2006, p. 81)

Apenas no que diz respeito à  
referência à  
Directiva 76/114/CEE no  
artigo 1º e no ponto 13 do  
anexo.

## Parte B

### Lista dos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação (referidos no artigo 6.º)

Directiva	Prazo de transposição	Data de aplicação
76/114/CEE	1 de Janeiro de 1977	1 de Outubro de 1978
78/507/CEE	1 de Outubro de 1978 (*)	—
87/354/CEE	31 de Dezembro de 1987	—

(\*) Em conformidade com o artigo 2.º da Directiva 78/507/CEE:

- "1. A partir de 1 de Outubro de 1978, os Estados-membros não podem, por motivos relacionados com as chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação:
  - recusar, para um modelo de veículo a motor, a recepção CEE ou a emissão do documento previsto no n.º 1, último travessão, do artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE, ou a recepção de âmbito nacional,
  - proibir a primeira entrada em circulação dos veículos,se as referidas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação nesse modelo de veículo ou nesses veículos corresponderem às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.
2. A partir de 1 de Outubro de 1981, os Estados-membros:
  - deixam de poder emitir o documento previsto no n.º 1, último travessão, do artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE, para um modelo de veículo cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva,
  - podem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.
3. A partir de 1 de Outubro de 1981, os Estados-membros podem proibir a primeira entrada em circulação dos veículos cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva."

### ANEXO III

#### QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

Directiva 76/114/CEE	Presente Directiva
Artigos 1º a 4º	Artigos 1º a 4º
Artigo 5º	_____
_____	Artigo 5º
_____	Artigo 6º
_____	Artigo 7º
Artigo 6º	Artigo 8º
Anexo	Anexo I
Anexo, ponto 1 e ponto 1.1.	Anexo I, ponto 1
Anexo, pontos 2 a 4	Anexo I, pontos 2 a 4
Apêndice	Apêndice
_____	Anexo II
_____	Anexo III