

Edición  
en lengua española

## Comunicaciones e informaciones

<u>Número de información</u>	<u>Sumario</u>	<u>Página</u>
<i>I Comunicaciones</i>		
<b>Comisión</b>		
96/C 193/01	ECU.....	1
96/C 193/02	Precios medios y precios representativos de los tipos de vinos de mesa en los diferentes centros de comercialización .....	2
96/C 193/03	Notificación previa de una operación de concentración (Caso nº IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco) (¹) .....	3
96/C 193/04	Petición de examen de una operación de concentración por un Estado miembro (Caso nº IV/M.784 — Kesko/Tuko) (¹) .....	4
<hr/>		
<i>II Actos jurídicos preparatorios</i>		
<b>Comisión</b>		
96/C 193/05	Propuesta de Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques (¹) .....	5
96/C 193/06	Propuesta modificada de Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques (¹) .....	31

<u>Número de información</u>	Sumario ( <i>continuación</i> )	Página
	III <i>Informaciones</i>	
	<b>Comisión</b>	
96/C 193/07	Phare — obras de construcción — Anuncio de concurso convocado por el Gobierno de Estonia para obras financiadas por la Unión Europea con cargo al Programa Pluriestatal Phare de 1993 .....	32

## I

(Comunicaciones)

## COMISIÓN

ECU <sup>(1)</sup>

3 de julio de 1996

(96/C 193/01)

Importe en moneda nacional por una unidad:

Franco belga y franco luxemburgués	39,4742	Marco finlandés	5,87676
Corona danesa	7,38875	Corona sueca	8,39678
Marco alemán	1,91774	Libra esterlina	0,805655
Dracma griega	301,081	Dólar estadounidense	1,25424
Peseta española	161,296	Dólar canadiense	1,70665
Franco francés	6,48193	Yen japonés	138,744
Libra irlandesa	0,786212	Franco suizo	1,57470
Lira italiana	1928,73	Corona noruega	8,17829
Florín neerlandés	2,15053	Corona islandesa	84,3102
Chelín austriaco	13,4969	Dólar australiano	1,60328
Escudo portugués	197,042	Dólar neozelandés	1,83637
		Rand sudafricano	5,43401

La Comisión dispone de un télex con contestador automático que proporciona, por medio de una simple llamada, los tipos de conversión de las principales monedas. Este servicio funciona todos los días de bolsa desde las 15.30 hasta las 13.00 del día siguiente.

El usuario debe proceder del siguiente modo:

- marcar el número de télex 23789 de Bruselas,
- indicar su número de télex,
- componer el código «cccc» que pone en funcionamiento el sistema de respuesta automática que imprime en el télex los tipos de conversión del ecu,
- no interrumpir la transmisión; el fin de la comunicación se indica mediante el código «ffff».

*Nota:* La Comisión también dispone de télex (21791) y de fax (296 10 97), ambos con contestador automático, que informan de los tipos de conversión diarios que corresponde aplicar en el ámbito de la política agrícola común.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CEE) nº 3180/78 del Consejo (DO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 1971/89 (DO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).

Decisión 80/1184/CEE del Consejo (Convenio de Lomé) (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).

Decisión nº 3334/80/CECA de la Comisión (DO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).

Reglamento financiero, de 16 de diciembre de 1980, aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).

Reglamento (CEE) nº 3308/80 del Consejo (DO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).

Decisión del Consejo de Gobernadores del Banco Europeo de Inversiones, de 13 de mayo de 1981 (DO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

**Precios medios y precios representativos de los tipos de vinos de mesa en los diferentes centros de comercialización**

(96/C 193/02)

[Establecidos el 2 de julio de 1996, en aplicación del apartado 1 del artículo 30 del Reglamento (CEE) nº 822/87]

Centros de comercialización	Ecus por % vol/hl	% del PO °	Centros de comercialización	Ecus por % vol/hl	% del PO °
<i>R I Precio de orientación *</i>	3,828		<i>A I Precio de orientación *</i>	3,828	
Heraklion	Sin cotización		Atenas	Sin cotización	
Patras	Sin cotización		Heraklion	Sin cotización	
Requena	Sin cotización		Patras	Sin cotización	
Reus	Sin cotización		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	Sin cotización (¹)		Almendralejo	Sin cotización	
Bastia	Sin cotización		Medina del Campo	Sin cotización (¹)	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	Sin cotización	
Montpellier	4,259	111 %	Vilafranca del Penedès	Sin cotización	
Narbona	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	Sin cotización (¹)	
Nîmes	4,236	111 %	Villarrobledo	Sin cotización (¹)	
Perpiñán	Sin cotización		Burdeos	Sin cotización	
Asti	Sin cotización		Nantes	Sin cotización	
Florenca	Sin cotización (¹)		Bari	Sin cotización (¹)	
Lecce	Sin cotización		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	Sin cotización		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Rávena (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	Sin cotización	
Verona (para los vinos locales)	5,787	151 %	Treviso	Sin cotización (¹)	
Precio representativo	4,437	116 %	Precio representativo	3,142	82 %
<i>R II Precio de orientación *</i>	3,828			Ecus/hl	
Heraklion	Sin cotización		<i>A II Precio de orientación *</i>	82,810	
Patras	Sin cotización		Rheinfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Calatayud	Sin cotización		Rheinhessen (Hügelland)	Sin cotización (¹)	
Falset	Sin cotización		La región vitícola del Mosela luxemburgués	Sin cotización	
Jumilla	Sin cotización (¹)		Precio representativo	71,408	86 %
Navalcarnero	Sin cotización (¹)				
Requena	Sin cotización		<i>A III Precio de orientación *</i>	94,57	
Toro	Sin cotización		Mosel-Rheingau	Sin cotización	
Villena	Sin cotización (¹)		La región vitícola del Mosela luxemburgués	Sin cotización	
Bastia	Sin cotización		Precio representativo	Sin cotización	
Brignoles	Sin cotización				
Bari	Sin cotización				
Barletta	Sin cotización				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	Sin cotización				
Taranto	Sin cotización				
Precio representativo	4,186	109 %			
	Ecus/hl				
<i>R III Precio de orientación *</i>	62,15				
Rheinfalz-Rheinhessen (Hügelland)	Sin cotización (¹)				

(¹) Cotización no tomada en consideración de conformidad con el artículo 10 del Reglamento (CEE) nº 2682/77.

\* Aplicable a partir del 1. 2. 1995.

° PO = Precio de orientación.

**Notificación previa de una operación de concentración****(Caso nº IV/M.734 — Melitta/Dow - Newco)**

(96/C 193/03)

**(Texto pertinente a los fines del EEE)**

1. Con fecha de 25 de junio de 1996 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que las empresas Melitta Bentz KG, Múnich (Alemania), Dow Europe SA, Horgen (Suiza) y Dow Brands Inc, Indianapolis (USA) (ésta última perteneciente al grupo «The Dow Chemical Company») adquieren el control conjunto a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de la empresa Cofresco Frischhalteprodukte GmbH+Co KG (Alemania) a través de adquisición de acciones en una empresa común de nueva creación.

2. **Ámbito de actividad de las empresas implicadas:**

- Melitta Bentz KG: empresa holding del grupo Melitta dedicada a la producción y venta de productos para el hogar,
- Dow Europe SA: gestión y planificación de negocios para las compañías del Grupo Dow en Europa, Oriente Próximo y África,
- Dow Brands Inc.: producción y venta de productos para el hogar,
- The Dow Chemical Company: investigación y desarrollo (I+D), producción y venta de productos químicos, plásticos, fibras químicas, material de limpieza para el hogar y material de embalaje para el hogar.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

4. La Comisión insta a terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Las observaciones pueden ser enviadas a la Comisión por fax [(32 2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, referencia nº IV/M.734 — Melitta/Dow - Newco, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia (DG IV)  
Dirección B — Task Force de Operaciones de Concentración  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

<sup>(1)</sup> DO nº L 395 de 30. 12. 1989; versión rectificada en el DO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13.

**Petición de examen de una operación de concentración por un Estado miembro****(Caso nº IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

**(Texto pertinente a los fines del EEE)**

1. Con fecha de 26 de junio de 1996 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión recibió una petición de las autoridades finlandesas con el fin de investigar una concentración por la que la empresa Kesko Oy ha adquirido el control, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de la empresa Tuko Oy a través de adquisición de acciones.

2. **Ámbito de actividad de las empresas implicadas:**

— Kesko: venta al por mayor y al por menor de productos de supermercados, ferreterías y otros productos,

— Tuko: venta al por mayor y al por menor de productos de supermercados, ferreterías y otros productos.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada ha sido realizada en conformidad con el artículo 22 del Reglamento (CEE) nº 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

4. La Comisión insta a terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a esta concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Las observaciones pueden ser enviadas a la Comisión por fax [(32 2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, referencia nº IV/M.784 — Kesko/Tuko, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia (DG IV)  
Dirección B — Task Force de Operaciones de Concentración  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles/Brussel.

---

(<sup>1</sup>) DO nº L 395 de 30. 12. 1989; versión rectificadora en el DO nº L 257 de 21. 9. 1990.

## II

*(Actos jurídicos preparatorios)*

## COMISIÓN

**Propuesta de Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques**

(96/C 193/05)

**(Texto pertinente a los fines del EEE)***COM(95) 415 final — 95/0226(SYN)**(Presentada por la Comisión el 8 de septiembre de 1995)*

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión,

En colaboración con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Directiva 77/143/CEE del Consejo, de 29 de diciembre 1976, relativa al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques <sup>(1)</sup>, ha sido sustancialmente modificada en diversas ocasiones; que conviene, en aras de una mayor claridad, aprovechar la introducción de nuevas modificaciones para refundir dichas directivas, reuniéndolas en un único texto;

Considerando que, en el marco de la política común de transportes, la circulación de determinados vehículos en el espacio comunitario debe desarrollarse en las mejores condiciones, tanto en el aspecto de la seguridad como en el de las condiciones de competencia entre transportistas de los diferentes Estados miembros;

Considerando que el incremento de la circulación viaria y el aumento de los peligros y de las molestias que resultan de ello plantean a todos los Estados miembros unos problemas de seguridad de naturaleza y gravedad similares;

Considerando que las normas y métodos de control actuales varían de un Estado miembro a otro y que esta situación afecta a la equivalencia en los niveles de seguridad y repercusión sobre el medio ambiente de los vehículos controlados que circulan en los Estados miembros; que, además, esta situación puede influir en las condiciones de competencia entre transportistas de los diversos Estados miembros;

Considerando que por ello es necesario armonizar tanto como sea posible la periodicidad de dichos controles y los puntos de inspección obligatorios;

Considerando 1 de la Directiva 77/143/CEE (modificado)

Considerando 2 de la Directiva 77/143/CEE

Considerando 3 de la Directiva 91/225/CEE

Considerando 4 de la Directiva 77/143/CEE

<sup>(1)</sup> DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/23/CE (DO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

Considerando que el control que deba efectuarse durante el ciclo de utilización del vehículo debería ser relativamente simple, rápido y barato;

Considerando que, por lo tanto, conviene que se definan en directivas específicas del Consejo normas y métodos mínimos comunitarios para el control técnico de los puntos que se enumeran en el Anexo II;

Considerando que, como medida transitoria, seguirán siendo de aplicación las normas nacionales respecto a aquellos puntos no regulados por las directivas específicas;

Considerando que el progreso técnico exige la rápida adaptación de las normas y métodos de control establecidos en las directivas específicas y que, para facilitar la aplicación de las medidas necesarias a tal fin, debe establecerse un procedimiento de estrecha colaboración entre los Estados miembros y la Comisión dentro de un Comité para la adaptación al progreso técnico de los controles técnicos;

Considerando que, dadas las diferencias existentes entre los equipos y los métodos de prueba en la Comunidad, en la actualidad sería prematuro establecer valores para el ajuste de la presión del aire, las secuencias, etc., de los dispositivos de frenado;

Considerando que se pretende volver a modificar esa Directiva para incluir una metodología de control más apropiada y armonizada;

Considerando que, hasta que se armonicen los procedimientos y prácticas de control, los Estados miembros pueden decidir el procedimiento de prueba que utilicen para comprobar si los vehículos cumplen los requisitos de frenado;

Considerando que todos los afectados por el control de vehículos admiten que el método de control y, en particular, el hecho de que el vehículo se ensaye estando total o parcialmente cargado o sin cargar afecta al grado de confianza de los controladores en la aptitud técnica del sistema de frenado;

Considerando que la prescripción de los valores de referencia de la fuerza de frenado para diversas situaciones de carga en relación con cada modelo de vehículo ayudaría a restablecer esa confianza, y que la presente Directiva permite el control de acuerdo con este régimen como una alternativa al control de los valores de eficacia mínima para cada categoría de vehículo;

Considerando 7 de la Directiva 92/55/CEE

Considerando 4 de la Directiva 91/225/CEE

Considerando 5 de la Directiva 91/225/CEE

Considerando 6 (primera frase) de la Directiva 91/225/CEE

Considerando 7 (modificado) de la Directiva 92/54/CEE

Considerando 8 de la Directiva 94/23/CEE

Considerando 5 de la Directiva 94/23/CE

Considerando 6 de la Directiva 94/23/CE

Considerando 7 de la Directiva 94/23/CE



Considerando que, en cuanto a los sistemas de frenado, el campo de aplicación de la presente Directiva comprende principalmente los vehículos que hayan sido homologados de acuerdo con lo establecido en la Directiva 71/320/CEE del Consejo <sup>(2)</sup>, aunque se reconoce que determinados tipos de vehículos han sido aprobados según normas nacionales que pueden ser diferentes de las exigidas por la presente Directiva;

Considerando que los Estados miembros podrán ampliar el ámbito de la prueba de los frenos para incluir vehículos o elementos de prueba excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva;

Considerando que los Estados miembros podrán acentuar la severidad de la prueba de los frenos o aumentar la periodicidad de dicha prueba;

Considerando que el propósito de la presente Directiva es mantener en un nivel moderado las emisiones de gases de escape durante toda la duración de vida del vehículo mediante un control periódico de éstas y garantizar la retirada de la circulación de los vehículos muy contaminantes hasta que se realice su debido mantenimiento;

Considerando que un ajuste defectuoso del motor y un mantenimiento insuficiente son perjudiciales para el motor y para el medio ambiente al incrementar la contaminación y el consumo de combustible;

Considerando que es importante desarrollar transportes que respeten el medio ambiente;

Considerando que, en el caso de los motores diesel (encendido por compresión), la medición de la opacidad de sus emisiones de gases de escape se tiene por un indicador suficiente del estado de mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;

Considerando que, en el caso de los motores de gasolina (encendido por chispa), la medición de las emisiones de monóxido de carbono por el tubo de escape, con el motor al ralentí, se tiene por una indicación suficiente del estado del mantenimiento del vehículo en lo que se refiere a las emisiones;

Considerando que el porcentaje de vehículos rechazados con motivo del control de emisiones de gases de escape puede ser elevado para los vehículos que no son objeto de un mantenimiento regular;

Considerando 9 (primera frase) de la Directiva 94/23/CE

Considerando 8 de la Directiva 92/54/CEE

Considerando 9 de la Directiva 92/54/CEE

Considerando 3 de la Directiva 92/55/CEE

Considerandos 8 y 9 de la Directiva 92/55/CEE

Considerando 10 de la Directiva 92/55/CEE

Considerando 11 de la Directiva 92/55/CEE

Considerando 12 de la Directiva 92/55/CEE

<sup>(2)</sup> Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques (DO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 91/422/CEE (DO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

Considerando que para los vehículos de motor de gasolina cuya homologación exige que estén equipados con sistemas avanzados de control de emisiones, como son los catalizadores de circuito cerrado de tres vías por sonda lambda, la norma relativa al control periódico de sus emisiones será más severa que en el caso de los vehículos tradicionales;

Considerando que los Estados miembros pueden establecer sus propias normas de control para los vehículos considerados de interés histórico; que, al tiempo que se reconoce el derecho de los Estados miembros a establecer sus propias normas para los vehículos históricos, dichas normas no deberán ser más severas que las que en principio el vehículo fue diseñado para cumplir;

Considerando que la presente Directiva será adaptada progresivamente para tener en cuenta los progresos realizados en la construcción de vehículos, que faciliten su inspección cuando se hallen en circulación, así como en los métodos de prueba, que reflejen con mayor exactitud las condiciones de utilización real del vehículo;

Considerando que la Directiva 92/6/CEE del Consejo <sup>(\*)</sup> requiere la instalación y utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de carretera;

Considerando que es necesario incluir lo antes posible los dispositivos de limitación de velocidad en la lista de elementos de control obligatorios en la inspección técnica anual, a fin de garantizar, en la mayor medida, que el dispositivo de limitación de velocidad de un vehículo determinado no pueda superar los máximos armonizados;

Considerando que, hasta ahora, la comprobación del funcionamiento correcto de los dispositivos de limitación de velocidad corresponde a los Estados miembros por los medios que consideren apropiados; que se pretende armonizar las normas y procedimientos de comprobación;

Considerando que la Comisión evaluará la experiencia en servicio del funcionamiento correcto de los dispositivos de limitación de velocidad y presentará un informe al Consejo; que las conclusiones del citado informe constituirán, en su caso, la base de toda propuesta ulterior relativa a los requisitos para la inspección técnica de los dispositivos de limitación de velocidad;

Considerando que los requisitos de taxis y ambulancias son análogos a los exigidos para los vehículos de turismo; que los elementos que deberán ensayarse podrán ser similares aunque difiera la frecuencia de las pruebas;

Considerando 13 de la Directiva 92/55/CEE

Considerando 9 (última frase) (modificado) y Considerando 10 de la Directiva 94/23/CE

Considerando 14 de la Directiva 92/55/CEE

(\*) Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

Considerando que, a la vista de los efectos de esta actuación sobre el sector implicado y en relación con el principio de subsidiariedad, las medidas comunitarias dispuestas en la presente Directiva son necesarias para alcanzar los objetivos que se pretenden, a saber, armonizar las reglas de la inspección técnica para evitar distorsiones de la competencia entre los transportistas y garantizar que se realizan en los vehículos operaciones de reglaje y mantenimiento suficientes; que estos objetivos no pueden alcanzarse en la medida suficiente por los Estados miembros de forma individual;

Considerando que la presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a las fechas límite para la incorporación a la legislación nacional y la entrada en vigor, indicadas en la parte B del Anexo III,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### CAPÍTULO I

#### Disposiciones generales

##### *Artículo 1*

1. En cada Estado miembro, los vehículos de motor matriculados en dicho Estado, así como sus remolques o semirremolques, deberán someterse a una inspección técnica periódica, de conformidad con la presente Directiva y sus Anexos I y II.

Artículo 1 de la Directiva 77/143/CEE

2. Las categorías de vehículos que deberán someterse a ensayo, la periodicidad de la inspección técnica y los elementos de control obligatorios están indicados en los Anexos I y II.

Apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 77/143/CEE

##### *Artículo 2*

La inspección técnica, con arreglo a la presente Directiva, deberá ser efectuada por el Estado o por organismo o establecimientos designados por él y que actúen bajo su vigilancia directa.

Artículo 4 de la Directiva 77/143/CEE

##### *Artículo 3*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas que consideren necesarias para que pueda probarse que el vehículo ha superado con éxito una inspección técnica y que cumple al menos las disposiciones de la presente Directiva.

Apartado 1 del artículo 5 de la Directiva 77/143/CEE

Se comunicarán dichas medidas a los Estados miembros y a la Comisión.

Apartado 2 del artículo 5 de la Directiva 77/143/CEE

2. Cada Estado miembro reconocerá, como si él mismo la hubiese expedido, la prueba expedida en otro Estado miembro de que un vehículo de motor matriculado en este último, así como su remolque o semirremolque, ha superado con éxito una inspección técnica y cumple, al menos, las disposiciones de la presente Directiva.

Apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 77/143/CEE

3. En la medida de lo posible, los Estados miembros aplicarán los procedimientos adecuados para que el rendimiento de los frenos de los vehículos matriculados en su territorio cumpla los requisitos establecidos en la presente Directiva.

Artículo 2 de la Directiva 94/23/CE

## CAPÍTULO II

### Excepciones y derogaciones

#### *Artículo 4*

1. Los Estados miembros estarán facultados para excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los vehículos de las Fuerzas Armadas y de Orden Público.

Apartado 2 del artículo 2 de la Directiva 77/143/CEE

2. Los Estados miembros podrán, previa consulta a la Comisión, excluir del ámbito de aplicación de la presente Directiva o someter a unas disposiciones especiales determinados vehículos que presten servicio o utilicen en condiciones excepcionales y vehículos que no utilicen prácticamente o en absoluto las vías públicas o que estén temporalmente retirados de la circulación.

Apartado 3 del artículo 2 de la Directiva 77/143/CEE

3. Previa consulta a la Comisión, los Estados miembros podrán establecer sus propias normas de control en el caso de los vehículos considerados de interés histórico.

Artículo 4 (modificado) de la Directiva 94/23/CE

#### *Artículo 5*

No obstante lo dispuesto en los Anexos I y II, los Estados miembros podrán:

Artículo 3 de la Directiva 77/143/CEE

— adelantar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria y, en su caso, someter el vehículo a un control previo a su matriculación,

— acortar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas,

- hacer obligatoria la inspección técnica del equipo facultativo,
- aumentar el número de elementos que deban controlarse,
- extender la obligación de la inspección técnica periódica a otras categorías de vehículos,
- prescribir pruebas especiales adicionales,
- exigir niveles mínimos de eficacia de frenado superiores a los recogidos en el Anexo II e incluir un control con cargas mayores de las especificadas en dicho Anexo, siempre que esos requisitos no sean superiores a los de la homologación original del vehículo.

Artículo 3 de la Directiva 94/23/CE

#### *Artículo 6*

1. No obstante lo dispuesto en los Anexos I y II y hasta la fecha límite del 1 de enero de 1993, los Estados miembros podrán:

Apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 77/143/CEE

- retrasar la fecha de la primera inspección técnica obligatoria,
- ampliar el intervalo entre dos inspecciones técnicas obligatorias sucesivas,
- reducir el número de elementos que deban controlarse,
- modificar las categorías de vehículos sometidos a la inspección técnica obligatoria,

siempre que todos los vehículos ligeros para el transporte de mercancías contemplados en el punto 5 del Anexo I estén sometidos a la obligación de presentarse a la inspección técnica de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva antes de dicha fecha.

Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (→ apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 77/143/CEE)

No obstante, en los Estados miembros en los que, el 26 de julio de 1988, no existiese un régimen de inspección técnica periódica para dicha categoría de vehículos equivalente al contemplado en la presente Directiva, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1995.

2. Por lo que se refiere a los vehículos de turismo contemplados en el punto 6 del Anexo I, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1994.

Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 91/328/CEE (→ apartado 3 del artículo 7 de la Directiva 77/143/CEE)

No obstante, en los Estados miembros en los que, el 31 de diciembre de 1991, no existiese un régimen de inspección técnica periódica para dicha categoría de vehículos equivalente al contemplado en la presente Directiva, el apartado 1 se aplicará hasta el 1 de enero de 1998.

## CAPÍTULO III

## Disposiciones finales

*Artículo 7*

1. A propuesta de la Comisión, el Consejo, por mayoría cualificada, adoptará las directivas específicas que sean necesarias para definir las normas y los métodos mínimos de control de los elementos que se enumeran en el Anexo II.

Artículo 1 de la Directiva 91/225/CEE (→ apartado 1 del artículo 5 *bis* de la Directiva 77/143/CEE)

2. Con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 8, se adoptarán las modificaciones que resulten necesarias para adaptar al progreso técnico las normas y los métodos definidos por las directivas específicas.

Artículo 1 de la Directiva 91/225/CEE (→ apartado 2 del artículo 5 *bis* de la Directiva 77/143/CEE)

*Artículo 8*

1. La Comisión estará asistida por un Comité para la adaptación al progreso técnico de la Directiva relativa a las inspecciones técnicas de los vehículos de motor y de sus remolques, en adelante denominado «el Comité», que estará compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

Artículo 1 de la Directiva 91/225/CEE (→ apartados 1 y 2 del artículo 5 *ter* de la Directiva 77/143/CEE)

2. El Comité adoptará su reglamento interno.

3. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de las medidas que deban tomarse. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.

Artículo 1 de la Directiva 91/225/CEE (→ apartados 3 y 4 del artículo 5 *ter* de la Directiva 77/143/CEE)

4. a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité.

b) Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al

Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si, transcurrido un plazo de tres meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

#### *Artículo 9*

1. La Comisión presentará al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 1998, un informe sobre la aplicación de la inspección técnica de los turismos, junto con cualquier propuesta necesaria, en particular, por lo que respecta a la periodicidad y al contenido de los controles.

Artículo 3 de la Directiva 91/328/CEE

2. Se compromete, a más tardar tres años después de la introducción de los ensayos ordinarios de los dispositivos de limitación de velocidad, a examinar si, a la luz de la experiencia adquirida a lo largo de ese período, las pruebas efectuadas son suficientes para detectar defectos o manipulaciones en dichos dispositivos y si es conveniente modificar la reglamentación.

#### *Artículo 10*

Quedan derogadas las Directivas enumeradas en la parte A del Anexo III, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición y aplicación que figuran en la parte B del Anexo III.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva con arreglo a lo dispuesto en el cuadro de correspondencias que figura en el Anexo IV.

#### *Artículo 11*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 1 de enero de 1996. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 12*

La presente Directiva entrará en vigor al vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Artículo 13*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

---



## ANEXO I

Categorías de vehículos	Periodicidad de las inspecciones	
1. Vehículos de motor destinados al transporte de personas que tengan ocho asientos además del asiento del conductor	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después anualmente	Categoría 1 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE
2. Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después anualmente	Categoría 2 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE
3. Remolques y semirremolques cuyo peso máximo autorizado exceda de 3 500 kg	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después anualmente	Categoría 3 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE
4. Taxis, ambulancias	Un año después de la fecha de la primera entrada en servicio; después anualmente	Categoría 4 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE
5. Vehículos de motor con un mínimo de cuatro ruedas, destinados normalmente al transporte de mercancías por carretera, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3 500 kg, con excepción de los tractores y máquinas agrícolas	Cuatro años después de la fecha de inicio del servicio; después cada dos años	Apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (→ categoría 5 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE)
6. Vehículos de motor destinados al transporte de personas, cuyo número de asientos, excluido el del conductor, no exceda de ocho	Cuatro años después de la fecha de la primera matriculación; después cada dos años	Apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 91/328/CEE (→ categoría 6 del Anexo I de la Directiva 77/143/CEE)

## ANEXO II

La inspección se referirá al menos a los elementos enumerados a continuación, siempre que éstos afecten al equipo obligatorio del vehículo sometido a ensayo en el Estado miembro de que se trate.	Nota introductoria del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE
Los controles citados en el presente Anexo podrán realizarse sin desmontar los elementos del vehículo.	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE
Si el vehículo presentara defectos en los elementos que se enumeran a continuación, las autoridades competentes de los Estados miembros adoptarán un procedimiento por el que se establecerán las condiciones en las que se autoriza a un vehículo a circular hasta que supere satisfactoriamente una nueva inspección técnica.	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE
No obstante, los Estados miembros deberán velar por que no circulen por las carreteras los vehículos que no cumplan los requisitos mínimos relativos a los sistemas de frenado.	

## VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 y 6

<b>1. Dispositivos de frenado</b>		Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (→ nota introductoria del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE)
El control de los dispositivos de frenado del vehículo se referirá a los elementos siguientes. Los resultados obtenidos en el control de los dispositivos de frenado deberán corresponder, en la medida en que sea practicable, a las normas técnicas establecidas en la Directiva 71/320/CEE		
<i>Elementos que se controlarán</i>	<i>Causas de la no aceptación</i>	
1.1. Estado mecánico y funcionamiento		Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.1. Vástago del pedal de freno	<ul style="list-style-type: none"> <li>— demasiado ajustado</li> <li>— cojinete desgastado</li> <li>— desgaste/juego excesivos</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.2. Estado y carrera del pedal del dispositivo de frenado	<ul style="list-style-type: none"> <li>— carrera de reserva excesiva o insuficiente</li> <li>— retorno del freno inadecuado</li> <li>— revestimiento antideslizante del pedal de freno ausente, suelto o gastado</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.3. Bomba de vacío o compresor y depósitos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— tiempo excesivo de creación de presión atmosférica y vacío para el funcionamiento eficaz de los frenos</li> <li>— presión atmosférica y vacío insuficiente para permitir al menos dos frenados consecutivos una vez que se pone en marcha el dispositivo de aviso (o el manómetro señala un valor peligroso)</li> <li>— pérdida de aire que provoque un descenso apreciable de la presión o pérdidas de aire audibles</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.4. Indicador de baja presión o manómetro	<ul style="list-style-type: none"> <li>— funcionamiento defectuoso o anormal del indicador de baja presión o del manómetro</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.5. Válvula de regulación del freno de mano	<ul style="list-style-type: none"> <li>— rota o estropeada, excesivamente gastada</li> <li>— funcionamiento defectuoso de la válvula de regulación</li> <li>— mando inseguro del vástago de la válvula o válvula insegura</li> <li>— conexiones sueltas o pérdida del sistema</li> <li>— mal funcionamiento</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.6. Freno de estacionamiento, regulación de la palanca, trinquete del freno de estacionamiento	<ul style="list-style-type: none"> <li>— sujeción insuficiente del trinquete del freno de estacionamiento</li> <li>— desgaste excesivo del eje de la palanca o del mecanismo del trinquete</li> <li>— recorrido excesivo de la palanca, índice de un ajuste incorrecto</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.7. Válvulas de frenado (válvulas de retención, válvulas de escape rápido, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— estropeadas, pérdida de aire excesiva</li> <li>— descarga excesiva de aceite del compresor</li> <li>— fijación o soporte defectuoso</li> <li>— descarga de fluido hidráulico de frenos</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)

1.1.8. Acoplamiento de los frenos de remolque	<ul style="list-style-type: none"> <li>— válvulas de aislamiento o válvulas de cierre automáticas defectuosas</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> <li>— pérdidas excesivas</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.9. Acumulador o depósito de presión	<ul style="list-style-type: none"> <li>— estropeados, corroídos, con pérdidas</li> <li>— dispositivo de vaciado inoperante</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.10. Servofreno, cilindro de mando (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— servofrenos defectuosos o ineficaces</li> <li>— cilindro de mando defectuoso o con pérdidas</li> <li>— cilindro de mando defectuoso</li> <li>— cantidad insuficiente de líquido de frenos</li> <li>— ausencia de la caperuza del depósito del cilindro de mando</li> <li>— chivato del líquido de frenos encendido o defectuoso</li> <li>— funcionamiento incorrecto del dispositivo de aviso del nivel del líquido de frenos</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.11. Tubos rígidos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura</li> <li>— pérdidas en los tubos o en las conexiones con los manguitos</li> <li>— dañados o excesivamente corroídos</li> <li>— colocación incorrecta</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.12. Tubos flexibles de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— riesgo de funcionamiento defectuoso o rotura</li> <li>— estropeados, desgastados, demasiado cortos o retorcidos</li> <li>— pérdidas en los tubos flexibles o manguitos</li> <li>— engrosamiento de los tubos flexibles bajo presión</li> <li>— porosidad</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.13. Forros de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— desgaste excesivo</li> <li>— manchados (aceite, grasa, etc.)</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.14. Tambores y discos de los frenos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— desgaste y rayado excesivos, agrietados, inseguros o rotos</li> <li>— manchados (aceite, grasa, etc.)</li> <li>— placa posterior insegura</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.15. Cables de los frenos, varillas, palancas, conexiones	<ul style="list-style-type: none"> <li>— cables estropeados, enredados</li> <li>— desgaste o corrosión excesivos</li> <li>— uniones de cables o varillas inseguras</li> <li>— cableado defectuoso</li> <li>— cualquier restricción del funcionamiento libre del sistema de frenos</li> <li>— cualquier movimiento anormal de las palancas, varillas o conexiones que indique un desajuste o un desgaste excesivo</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)

1.1.16. Accionadores de los frenos (incluidos los frenos de ballesta) o cilindros hidráulicos de frenado	<ul style="list-style-type: none"> <li>— agrietados o estropeados</li> <li>— pérdidas</li> <li>— montaje inseguro/inadecuado</li> <li>— corrosión excesiva</li> <li>— recorrido excesivo del émbolo motor o mecanismo de diafragma</li> <li>— pérdida de la carcasa de protección contra el polvo o daños excesivos en la misma</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> <li>— conexión defectuosa</li> <li>— ajuste incorrecto</li> <li>— agarrotada, no funciona</li> <li>— ausente</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.18. Ajustadores de tensión automáticos	<ul style="list-style-type: none"> <li>— agarrotamiento o movimiento anormal, índice de un desgaste excesivo o de un ajuste incorrecto</li> <li>— funcionamiento defectuoso</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.19. Sistema de desaceleración (si está instalado o se exige)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— conexiones o montaje inseguros</li> <li>— defectuosos</li> </ul>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.2. Rendimiento y eficacia del freno de servicio		Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.2.1. Rendimiento (incrementado progresivamente hasta el máximo esfuerzo)	<ul style="list-style-type: none"> <li>— frenado inadecuado de una o más ruedas</li> <li>— frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje. En caso de que se controle el frenado en carretera, la desviación del vehículo de una línea recta resultará excesiva</li> <li>— progresión no gradual del frenado (agarre)</li> <li>— retraso anormal en el funcionamiento de los frenos en cualquiera de las ruedas</li> <li>— variación excesiva del esfuerzo de frenado debido a la deformación de los discos o a la ovalidad de los tambores</li> </ul>	Artículo 1 de la Directiva 94/23/CE (*)
1.2.2. Eficacia	<ul style="list-style-type: none"> <li>— una relación de frenado conforme a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas del eje autorizadas, siempre que sea posible, inferior a los siguientes valores:</li> </ul>	Artículo 1 de la Directiva 94/23/CE (*)

	<p>Eficacia mínima de frenado</p> <p>Categoría 1: 50 % (*)</p> <p>Categoría 2: 43 % (*)</p> <p>Categoría 3: 40 % (*)</p> <p>Categoría 4: 50 %</p> <p>Categoría 5: 45 % (?)</p> <p>Categoría 6: 50 %</p> <p>— o frenado inferior a los valores de referencia si éstos están especificados por el fabricante del vehículo para el eje del vehículo (*)</p>	
1.3. Rendimiento y eficacia del freno secundario (de socorro) (si se trata de un dispositivo independiente)		Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.3.1. Rendimiento	<p>— freno o frenos inoperantes en un lado</p> <p>— frenado de una rueda inferior al 70 % del frenado máximo registrado de la otra rueda del mismo eje</p> <p>— progresión no gradual del frenado (agarre)</p> <p>— en el caso de los remolques, no funcionamiento del dispositivo de frenado automático</p>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.3.2. Eficacia	— para todas las categorías de vehículos, una relación de frenado inferior al 50 % (*) del rendimiento del freno de servicio indicado en el punto 1.2.2 respecto a la masa máxima autorizada o, si se trata de semirremolques, a la suma de las cargas de eje autorizadas	Artículo 1 de la Directiva 94/23/CE (*)
1.4. Rendimiento y eficacia del freno de estacionamiento		Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.4.1. Rendimiento	— freno inoperante en un lado	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.4.2. Eficacia	— para todas las categorías de vehículos, la relación de frenado que sea mayor entre una relación de frenado inferior al 16 % respecto a la masa máxima autorizada y, en el caso de los vehículos de motor, una relación de frenado inferior al 12 % respecto a la masa combinada autorizada máxima del vehículo	Artículo 1 de la Directiva 94/23/CE (*)
1.5. Rendimiento del dispositivo de desaceleración o del freno por compresión de aire	<p>— progresión no gradual del rendimiento (dispositivo de desaceleración)</p> <p>— defectuoso</p>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)
1.6. Dispositivo antibloqueo	<p>— funcionamiento defectuoso del dispositivo de aviso antibloqueo</p> <p>— defectuoso</p>	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/54/CEE (*)

(\*) El 48 % para los vehículos de la categoría 1 que no lleven ABS o cuyo tipo se haya homologado antes del 1 de octubre de 1991 (fecha de prohibición de la primera puesta en circulación sin la homologación europea de componente) [Directiva 88/194/CEE (DO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)].

(\*) El 45 % para los vehículos matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE (DO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

(\*) El 43 % para los semirremolques y los remolques con barra de tracción matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

(\*) El 50 % para los vehículos de la categoría 5 matriculados después de 1988 o con posterioridad a la fecha de incorporación de la Directiva de homologación 71/320/CEE, modificada por la Directiva 85/647/CEE, al Derecho nacional de los Estados miembros (de ambas fechas, la que sea posterior).

(\*) El valor de referencia para el eje del vehículo es el frenado expresado en newtons necesario para conseguir la fuerza de frenado mínima prescrita para el peso concreto que tenga el vehículo.

(\*) Para los vehículos de las categorías 2 y 5 el rendimiento secundario del freno mínimo será de 2,2 m/s<sup>2</sup> (dado que el rendimiento secundario del freno no sufrió cambios en la Directiva 85/647/CEE).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 y 6	(**)
2. <b>Dirección y volante</b>	2. <b>Dirección</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
2.1. Estado mecánico 2.2. Volante de dirección 2.3. Holguras de la dirección	2.1. Estado mecánico 2.2. Holguras de la dirección 2.3. Fijación del sistema de dirección 2.4. Cojinetes de las ruedas	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
3. <b>Visibilidad</b>	3. <b>Visibilidad</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
3.1. Campo de visibilidad 3.2. Estado de las superficies acristaladas 3.3. Retrovisores 3.4. Limpiaparabrisas 3.5. Lavaparabrisas	3.1. Campo de visibilidad 3.2. Estado de las superficies acristaladas 3.3. Retrovisores 3.4. Limpiaparabrisas 3.5. Lavaparabrisas	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4. <b>Luces, dispositivos reflectantes y equipo eléctrico</b>	4. <b>Equipo de iluminación</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.1. Luces de carretera y luces de cruce 4.1.1. Estado y funcionamiento 4.1.2. Orientación 4.1.3. Conmutación 4.1.4. Eficacia visual	4.1. Luces de carretera y luces de cruce 4.1.1. Estado y funcionamiento 4.1.2. Orientación 4.1.3. Conmutación	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.2. Luces de posición y luces de gálibo  4.2.1. Estado y funcionamiento 4.2.2. Color y eficacia visual	4.2. Estado y funcionamiento, estado de los cristales protectores, color y eficacia visual de: 4.2.1. Luces de posición 4.2.2. Luces de frenado 4.2.3. Luces indicadoras de dirección 4.2.4. Luces de marcha atrás 4.2.5. Luces antiniebla 4.2.6. Iluminación de la placa de matrícula 4.2.7. Catadióptricos 4.2.8. Luces indicadoras de peligro	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.3. Luces de frenado 4.3.1. Estado y funcionamiento 4.3.2. Color y eficacia visual		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.4. Indicadores de dirección 4.4.1. Estado y funcionamiento 4.4.2. Color y eficacia visual 4.4.3. Conmutación 4.4.4. Cadencia de las pulsaciones		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)

4.5. Luces antiniebla delanteras y traseras 4.5.1. Colocación 4.5.2. Estado y funcionamiento 4.5.3. Color y eficacia visual		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.6. Luces de marcha atrás 4.6.1. Estado y funcionamiento 4.6.2. Color y eficacia visual		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.7. Iluminación de la placa trasera de matrícula		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.8. Catadióptricos — Estado y color		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.9. Indicadores luminosos		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.10. Conexiones eléctricas entre el vehículo tractor y el remolque o semirremolque		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
4.11. Cableado eléctrico		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
<b>5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión</b>	<b>5. Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
5.1. Ejes	5.1. Ejes	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
5.2. Ruedas y neumáticos	5.2. Ruedas y neumáticos	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
5.3. Suspensión	5.3. Suspensión	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
<b>6. Chasis y accesorios del chasis</b>	<b>6. Chasis y accesorios del chasis</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
6.1. Chasis o bastidor y accesorios 6.1.1. Estado general 6.1.2. Tubos de escape y silenciosos 6.1.3. Depósitos y conductos del combustible 6.1.4. Características geométricas y estado del dispositivo trasero de protección, vehículos pesados 6.1.5. Soporte de la rueda de repuesto 6.1.6. Dispositivo de acoplamiento de los vehículos tractores, de los remolques y de los semirremolques	6.1. Chasis o bastidor y accesorios 6.1.1. Estado general 6.1.2. Tubos de escape y silenciadores 6.1.3. Depósitos y conductos del combustible 6.1.4. Soporte de la rueda de repuesto 6.1.5. Seguridad del dispositivo de acoplamiento (en su caso)	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)

6.2. Cabina y carrocería 6.2.1. Estado general 6.2.2. Fijación 6.2.3. Puertas y cerraduras 6.2.4. Suelo 6.2.5. Asiento del conductor 6.2.6. Estribos	6.2. Carrocería 6.2.1. Estado estructural 6.2.2. Puertas y cerraduras	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7. Equipos diversos	7. Equipos diversos	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.1. Cinturones de seguridad	7.1. Fijación del asiento del conductor	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.2. Extintor	7.2. Fijación de la batería	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.3. Cerraduras y dispositivo antirrobo	7.3. Aparato productor de señales acústicas	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.4. Triángulo de señalización	7.4. Triángulo de señalización	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.5. Botiquín de urgencia	7.5. Cinturones de seguridad 7.5.1. Seguridad de los enganches 7.5.2. Estado de los cinturones 7.5.3. Funcionamiento	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.6. Calzo o calzos de rueda		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.7. Aparato productor de señales acústicas		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.8. Indicador de velocidad		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
7.9. Tacógrafo (presencia y precintado) — comprobar, en su caso, la validez de la placa del tacógrafo, si así lo exige el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo <sup>(10)</sup> — comprobar que la circunferencia de la rueda coincide con los datos consignados en la placa del tacógrafo		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)

<sup>(10)</sup> Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO nº L 370 de 31. 12. 1985, p. 8); Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CEE) nº 3688/92 de la Comisión (DO nº 374 de 22. 12. 1992, p. 12).



<ul style="list-style-type: none"> <li>— comprobar que el precinto del tacógrafo y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta están intactos</li> </ul>		
<p>7.10. Dispositivo de limitación de velocidad</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— comprobar que está instalado el dispositivo de limitación de velocidad, si así lo exige la Directiva 92/6/CEE <sup>(1)</sup></li> <li>— comprobar la validez de la placa del dispositivo de limitación de velocidad</li> <li>— comprobar que el precinto del dispositivo de limitación de velocidad y, en su caso, los dispositivos de protección de las conexiones contra manipulación fraudulenta están intactos</li> </ul>		
<p>8. Ruidos ambientales</p>	<p>8. Ruidos ambientales</p>	<p>Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)</p>
<p>8.1. Ruido</p>	<p>8.1. Ruido</p>	<p>Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)</p>

<sup>(1)</sup> Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (DO n° L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2, 3, 4, 5 Y 6	
8.2. Emisiones de gases de escape	Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/55/CEE (*)
<p>8.2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina):</p> <p>a) cuyas emisiones de gases de escape no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de tres vías controlado por sonda lambda, por ejemplo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones;</li> <li>2) inspección visual del sistema de control de emisiones, si procede, para comprobar que está instalado todo el equipo necesario.</li> </ol> <p>Después de un período razonable de calentamiento del motor (que tenga en cuenta las prescripciones del fabricante del vehículo), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).</p> <p>El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros no lo utilicen como valor de referencia, el contenido de CO de los gases de escape no deberá superar los límites siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha que los Estados miembros hubieren fijado para el primer registro de los vehículos en cumplimiento de la Directiva 70/220/CEE <sup>(12)</sup> y el 1 de octubre de 1986: 4,5 % vol,</li> <li>— para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986: 3,5 % vol;</li> </ul> <p>b) cuyas emisiones de gases estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones, como un catalizador de circuito cerrado de tres vías controlado por sonda lambda, por ejemplo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) inspección visual del tubo de escape para comprobar que no existen perforaciones y que todas las partes están enteras;</li> <li>2) inspección visual del dispositivo de control de emisiones para comprobar que está instalado todo el equipo necesario;</li> <li>3) determinación de la eficacia del dispositivo de control de emisiones midiendo el valor lambda y el contenido en CO de los gases de escape de acuerdo con el punto 4 o con arreglo a los procedimientos optativos de los fabricantes registrados en el momento de la homologación. En cada uno de los controles el motor del vehículo deberá ser calentado durante un período que se ajuste a las prescripciones del fabricante del vehículo;</li> <li>4) emisiones del tubo de escape — valores límite <ul style="list-style-type: none"> <li>— Medición con el motor al ralentí</li> </ul> <p>El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape será el declarado por el fabricante del vehículo. Cuando no se disponga de este dato, no deberá superarse el límite de 0,5 % vol de CO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Medición al ralentí acelerado; la velocidad del motor (en vacío) deberá ser de al menos 2 000 min<sup>-1</sup></li> </ul> <p>Contenido en CO: inferior a 0,3 % vol  Lambda: ± 0,03, de acuerdo con las especificaciones del fabricante.</p> </li> </ol>	<p>Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/55/CEE (*)</p> <p>nueva unidad</p>

(12) Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por las emisiones de los vehículos a motor (DO nº L 76 de 9. 3. 1970, p. 1; corregida en el DO nº L 81 de 11. 4. 1970); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 42).

<p>8.2.2. Vehículos de motor equipados con motores de encendido por compresión (diesel)</p> <p>Medición de la opacidad de los gases de escape acelerando el motor en vacío (motor desembragado y pasando de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de opacidad no deberá ser superior al registrado en la placa conforme a la Directiva 72/306/CEE <sup>(1)</sup>. Cuando no se disponga de este dato o las autoridades de control de los Estados miembros decidan no utilizar este valor como referencia, no deberán superarse los valores límite del coeficiente máximo de absorción para:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— motores diesel de aspiración natural: 2,5 m<sup>-1</sup>,</li> <li>— motores diesel sobrealimentados: 3,0 m<sup>-1</sup>,</li> </ul> <p>o bien los valores equivalentes cuando se utilice un tipo de aparato distinto de los usados para la homologación CEE.</p> <p>Los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980 estarán exentos del cumplimiento de estos requisitos.</p>	<p>Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.3. Equipo de ensayo</p> <p>El control de los vehículos de motor de gasolina y de motor diesel exigirá la utilización de un equipo capaz de controlar con exactitud los vehículos en relación con los valores límite establecidos o prescritos por el constructor.</p>	<p>Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.4. Cuando en el momento de la homologación CEE un tipo de vehículo no haya podido respetar los valores límite establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros podrán fijar valores límite más altos para dicho tipo de vehículo, basándose en las pruebas que aporte el fabricante. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión, que a su vez informará a los demás Estados miembros.</p>	<p>Apartado 1 del artículo 1 de la Directiva 92/55/CEE (*)</p>

<sup>(1)</sup> Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diesel destinados a la propulsión de vehículos (DO nº L 190 de 20. 8. 1972, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 89/491/CEE de la Comisión (DO nº L 238 de 15. 8. 1989, p. 43).

VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 1, 2 Y 3	VEHÍCULOS DE LAS CATEGORÍAS 4, 5 Y 6	(**)
8.3. Dispositivo antiparasitario de la radio		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9. <b>Ensayos suplementarios para los vehículos destinados al transporte público</b>		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9.1. Salida(s) de socorro (incluidos los martillos para romper los cristales), placas indicadoras de la salida o salidas de socorro		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9.2. Calefacción		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9.3. Aireación		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9.4. Disposición de los asientos		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
9.5. Iluminación interior		Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
10. <b>Identificación del vehículo</b>	10. <b>Identificación del vehículo</b>	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
10.1. Placas de matrícula	10.1. Placas de matrícula	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)
10.2. Número del chasis	10.2. Número del chasis	Apartado 3 del artículo 1 de la Directiva 88/449/CEE (*)

(\*) → En el mismo punto del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE modificada.

(\*\*) Los puntos de control o comprobación en la categoría 4 (taxis y ambulancias) se enumeran en la columna de la izquierda del Anexo II de la Directiva 77/143/CEE.

## PARTE A DEL ANEXO III

**Directivas derogadas**  
(mencionadas en el artículo 10)

Directiva 77/143/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques, y sus sucesivas modificaciones:

- Directiva 88/449/CEE del Consejo,
- Directiva 91/225/CEE del Consejo,
- Directiva 91/328/CEE del Consejo,
- Directiva 92/54/CEE del Consejo,
- Directiva 92/55/CEE del Consejo,
- Directiva 94/23/CE de la Comisión.

## PARTE B DEL ANEXO III

Directiva	Fecha límite	
	para su transposición	para su entrada en vigor
77/143/CEE (DO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47)	31 de diciembre de 1977	31 de diciembre de 1977
88/449/CEE (DO nº L 222 de 12. 8. 1988, p. 10)	27/28 de julio de 1990	27/28 de julio de 1990
91/225/CEE (DO nº L 103 de 23. 4. 1991, p. 3)	1 de enero de 1992	1 de enero de 1992
91/328/CEE (DO nº L 178 de 6. 7. 1991, p. 29)	1 de julio de 1993	1 de julio de 1993
92/54/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 63)	21/22 de junio de 1993	21/22 de junio de 1993
92/55/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 68)	21/22 de junio de 1993	
para los vehículos contemplados en la letra a) del punto 8.2.1 del Anexo II:		1 de enero de 1994
para los vehículos contemplados en el punto 8.2.2 del Anexo II:		1 de enero de 1996
para los vehículos contemplados en la letra b) del punto 8.2.1 del Anexo II:		1 de enero de 1997
94/23/CE (DO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6)	1 de enero de 1997	1 de enero de 1997

ANEXO IV  
CUADRO DE CORRESPONDENCIAS Nº 1

Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Apartado 1 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 1						
Apartado 2 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 2						
Artículo 2	Artículo 4						
Párrafo 1 del apartado 1 del artículo 3	Apartado 1 del artículo 5						
Párrafo 2 del apartado 1 del artículo 3	Apartado 2 del artículo 5						
Apartado 2 del artículo 3	Apartado 3 del artículo 5						
Apartado 3 del artículo 3	Apartado 2 del artículo 2						Artículo 2
Apartado 1 del artículo 4	Apartado 3 del artículo 2						
Apartado 2 del artículo 4	Artículo 3						Artículo 4
Apartado 3 del artículo 4	Apartado 1 del artículo 7						
Artículo 5							
Guiones 1 a 6 del artículo 5							
Guión 7 del artículo 5							
Apartado 1 del artículo 6		Apartado 1 del artículo 1					
Apartado 2 del artículo 6							
Apartados 1 y 2 del artículo 7							
Apartados 1 a 4 del artículo 8							
Apartado 1 del artículo 9							
Apartado 2 del artículo 9							
Artículo 10							
Apartado 1 del artículo 11	Artículo 6	Apartado 1 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 2	Apartados 1 a 3 del artículo 2	Apartado 1 del artículo 5
Apartado 2 del artículo 11		Apartado 2 del artículo 2	Apartado 2 del artículo 2	Apartado 2 del artículo 2	Apartado 2 del artículo 2	Apartado 4 del artículo 2	Apartado 2 del artículo 5
Artículo 12	Artículo 8	Artículo 3	Artículo 3	Artículo 4	Artículo 3	Artículo 3	Artículo 6
Artículo 13							



Presente Directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Punto 7.9 (guiones 1 a 3)	Apartado 3 del artículo 1						
Punto 7.10 (guiones 1 a 3)		Apartado 3 del artículo 1					
Punto 8							
Punto 8.1							
Punto 8.2							
Punto 8.2.4							
Punto 8.3							
Punto 10.2		Apartado 3 del artículo 1				Apartado 1 del artículo 1	

(\*) N.B.: La categoría 4 (taxis y ambulancias) se traslada de la columna de la izquierda a la de la derecha (con las categorías 5 y 6) en el Anexo II.



**Propuesta modificada de Directiva del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de inspección técnica de los vehículos de motor y de sus remolques**

(96/C 193/06)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(96) 159 final — 95/0226(SYN)

(Presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 189 A del Tratado CE el 18 de abril de 1996)

La propuesta de la Comisión que figura en el documento COM(95) 415 final — 95/0226(SYN) (1) queda modificada de la siguiente manera:

---

PROPUESTA INICIAL

---

PROPUESTA MODIFICADA

Enmienda nº 1

Considerando 12 *bis* (nuevo)

Considerando que cada Estado miembro debe garantizar, en su área de jurisdicción, que se lleve a cabo la inspección técnica de forma metódica y a niveles elevados;

Enmienda nº 2

Considerando 12 *ter* (nuevo)

Considerando que la Comisión debe controlar la aplicación efectiva de la presente Directiva y, periódicamente, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre los resultados obtenidos;

Enmienda nº 3

*Artículo 2*

La inspección técnica, con arreglo a la presente Directiva, deberá ser efectuada por el Estado o por organismos o establecimientos designados por él y que actúen bajo su vigilancia directa.

La inspección técnica, con arreglo a la presente Directiva, deberá ser efectuada por el Estado o por organizaciones públicas encargadas de este cometido o por organismos o establecimientos designados por el Estado y que actúen bajo su vigilancia directa, incluidos los organismos privados debidamente autorizados. Especialmente en los casos en que un establecimiento designado como centro de inspección técnica también funciona como taller mecánico para vehículos de motor, los Estados miembros garantizarán la objetividad y la alta calidad de la inspección técnica.

El resto no varía

---

(1) Véase la p. 5. del presente Diario Oficial.

## III

*(Informaciones)*

## COMISIÓN

## Phare — obras de construcción

**Anuncio de concurso convocado por el Gobierno de Estonia para obras financiadas por la Unión Europea con cargo al Programa Pluriestatal Phare de 1993**

(96/C 193/07)

**1. Título**

Puesto fronterizo de Narva, Estonia.

**2. Participación**

Pueden participar en igualdad de condiciones todas las personas físicas y jurídicas de los Estados miembros de la Unión Europea, o bien de: Albania, Bulgaria, República Checa, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Hungría, Letonia, Lituania, Polonia o Rumanía.

**3. Objeto**

La construcción del puesto fronterizo comprende: construcción de un edificio de 3 plantas, marquesinas y pabellones auxiliares; y reconstrucción del edificio de 3 plantas ya existente. Se necesitan, además: preparación del terreno, acondicionamiento, aparcamientos, vías interiores, obras de ingeniería.

Los principales datos aritméticos son:

edificación:

nuevo edificio de tres plantas - 420 m<sup>2</sup>,

reconstrucción del actual edificio de 3 plantas - 310 m<sup>2</sup>,

marquesinas - 1 770 m<sup>2</sup>,

pabellón de inspección - 825 m<sup>2</sup>;

movimiento de tierras:

excavación de tierra vegetal - 1 470 m<sup>3</sup>,

cantidad de dicha tierra vegetal a retirar del lugar - 1 000 m<sup>3</sup>,

asfalto a eliminar y retirar del lugar - 400 m<sup>3</sup>,

suelo a excavar y retirar al preparar el terreno para la construcción de vías y explanadas - 4 440 m<sup>3</sup>,

aportación de material mineral de relleno y sellado - 550 m<sup>3</sup>;

hormigón - 1 567 m<sup>3</sup>;

parte metálica - 176 t;

acero para elementos no estructurales - 56 t,

acero para elementos estructurales - 120 t.

**4. Pliego de condiciones**

El pliego de condiciones íntegro podrá obtenerse a partir del día 12. 7. 1996 acreditando haber abonado previamente 350 ECU a favor de Estonian National Customs Board (Junta Aduanera Nacional de Estonia), o la cantidad equivalente en la moneda nacional, si los interesados son estonios, solicitándolo a: Estonian National Customs Board, Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, telefax (372) 631 77 27.

**5. Ofertas**

Las ofertas habrán de ir acompañadas de un certificado de depósito por un importe en ECU cuya cifra represente, por lo menos, el 2 % del precio de la oferta (sin IVA). Deberán obrar en poder de la Junta Aduanera Nacional de Estonia antes del día 26. 8. 1996 (10.00), hora local. Las plicas serán abiertas en la sede de la Junta en Talliin, en sesión pública, del día 26. 8. 1996 (11.00), hora local.