

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	Commission	
96/C 193/01	ECU.....	1
96/C 193/02	Prix moyens et prix représentatifs des types de vin de table sur les différentes places de commercialisation	2
96/C 193/03	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire n° IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco) (¹)	3
96/C 193/04	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire n° IV/M.784 — Kesko/Tuko) (¹)	4
	<i>II Actes préparatoires</i>	
	Commission	
96/C 193/05	Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives du contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (¹)	5
96/C 193/06	Proposition modifiée de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (¹)	31

Numéro d'information

Sommaire (*suite*)

Page

III *Informations*

Commission

96/C 193/07

Phare — Travaux de bâtiments — Avis d'appel d'offres lancé par le gouvernement d'Estonie pour des travaux financés par l'Union européenne dans le cadre du programme Phare multinational 1993 32

FR

I

(Communications)

COMMISSION

ECU (*)

3 juillet 1996

(96/C 193/01)

Montant en monnaie nationale pour une unité:

Franc belge et franc luxembourgeois	39,4742	Mark finlandais	5,87676
Couronne danoise	7,38875	Couronne suédoise	8,39678
Mark allemand	1,91774	Livre sterling	0,805655
Drachme grecque	301,081	Dollar des États-Unis	1,25424
Peseta espagnole	161,296	Dollar canadien	1,70665
Franc français	6,48193	Yen japonais	138,744
Livre irlandaise	0,786212	Franc suisse	1,57470
Lire italienne	1928,73	Couronne norvégienne	8,17829
Florin néerlandais	2,15053	Couronne islandaise	84,3102
Schilling autrichien	13,4969	Dollar australien	1,60328
Escudo portugais	197,042	Dollar néo-zélandais	1,83637
		Rand sud-africain	5,43401

La Commission a mis en service un télex à répondeur automatique qui transmet à tout demandeur, sur simple appel télex de sa part, les taux de conversion dans les principales monnaies. Ce service fonctionne chaque jour à partir de 15 h 30 jusqu'au lendemain à 13 heures.

L'utilisateur doit procéder de la manière suivante:

- appeler le numéro de télex 23789 à Bruxelles,
- émettre son propre indicatif télex,
- former le code «cccc» qui déclenche le système de réponse automatique entraînant l'impression des taux de conversion de l'écu sur son télex,
- ne pas interrompre la communication avant la fin du message, signalée par l'impression «ffff».

Note: La Commission a également en service un télex à répondeur automatique (sous le n° 21791) et un télécopieur à répondeur automatique (sous le n° 296 10 97) donnant des données journalières concernant le calcul des taux de conversion applicables dans le cadre de la politique agricole commune.

(*) Règlement (CEE) n° 3180/78 du Conseil du 18 décembre 1978 (JO n° L 379 du 30. 12. 1978, p. 1), modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1971/89 (JO n° L 189 du 4. 7. 1989, p. 1).

Décision 80/1184/CEE du Conseil du 18 décembre 1980 (convention de Lomé) (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 34).

Décision n° 3334/80/CECA de la Commission du 19 décembre 1980 (JO n° L 349 du 23. 12. 1980, p. 27).

Règlement financier du 16 décembre 1980 applicable au budget général des Communautés européennes (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 23).

Règlement (CEE) n° 3308/80 du Conseil du 16 décembre 1980 (JO n° L 345 du 20. 12. 1980, p. 1).

Décision du conseil des gouverneurs de la Banque européenne d'investissement du 13 mai 1981 (JO n° L 311 du 30. 10. 1981, p. 1).

Prix moyens et prix représentatifs des types de vin de table sur les différentes places de commercialisation

(96/C 193/02)

[Établis le 2 juillet 1996 en application de l'article 30 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 822/87]

Places de commercialisation	écus par % vol/hl	% du PO °	Places de commercialisation	écus par % vol/hl	% du PO °
<i>R I Prix d'orientation *</i>	3,828		<i>A I Prix d'orientation *</i>	3,828	
Heraklion	pas de cotation		Athènes	pas de cotation	
Patras	pas de cotation		Heraklion	pas de cotation	
Requena	pas de cotation		Patras	pas de cotation	
Reus	pas de cotation		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	pas de cotation (¹)		Almendralejo	pas de cotation	
Bastia	pas de cotation		Medina del Campo	pas de cotation (¹)	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	pas de cotation	
Montpellier	4,259	111 %	Villafranca del Penedés	pas de cotation	
Narbonne	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	pas de cotation (¹)	
Nîmes	4,236	111 %	Villarrobledo	pas de cotation (¹)	
Perpignan	pas de cotation		Bordeaux	pas de cotation	
Asti	pas de cotation		Nantes	pas de cotation	
Firenze	pas de cotation (¹)		Bari	pas de cotation (¹)	
Lecce	pas de cotation		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	pas de cotation		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	pas de cotation	
Verona (vins locaux)	5,787	151 %	Treviso	pas de cotation (¹)	
Prix représentatif	4,437	116 %	Prix représentatif	3,142	82 %
<i>R II Prix d'orientation *</i>	3,828			écus/hl	
Heraklion	pas de cotation		<i>A II Prix d'orientation *</i>	82,810	
Patras	pas de cotation		Rheinfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Calatayud	pas de cotation		Rheinhessen (Hügelland)	pas de cotation (¹)	
Falset	pas de cotation		La région viticole de la Moselle luxembourgeoise	pas de cotation	
Jumilla	pas de cotation (¹)		Prix représentatif	71,408	86 %
Navalcarnero	pas de cotation (¹)				
Requena	pas de cotation		<i>A III Prix d'orientation *</i>	94,57	
Toro	pas de cotation		Mosel-Rheingau	pas de cotation	
Villena	pas de cotation (¹)		La région viticole de la Moselle luxembourgeoise	pas de cotation	
Bastia	pas de cotation		Prix représentatif	pas de cotation	
Brignoles	pas de cotation				
Bari	pas de cotation				
Barletta	pas de cotation				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	pas de cotation				
Taranto	pas de cotation				
Prix représentatif	4,186	109 %			
	écus/hl				
<i>R III Prix d'orientation *</i>	62,15				
Rheinfalz-Rheinhessen (Hügelland)	pas de cotation (¹)				

(¹) Cotation non prise en considération conformément à l'article 10 du règlement (CEE) n° 2682/77.

* Niveaux applicables à partir du 1. 2. 1995.

° PO = Prix d'orientation.

Notification préalable d'une opération de concentration**(Affaire n° IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco)**

(96/C 193/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 25 juin 1996, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Melitta Benz KG, Munich (Allemagne), Dow Europe SA, Horgen (Suisse) et Dow Brands Inc., Indianapolis (États-Unis d'Amérique), ces dernières appartenant au groupe «The Dow Chemical Company», acquièrent, au sens de l'article 3 paragraphe 1 point b) dudit règlement, le contrôle en commun de l'entreprise Cofresco Frischhalteprodukte GmbH + Co KG (Allemagne) par achat d'actions dans cette société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

- pour Melitta Benz KG: entreprise *holding* du groupe Melitta, production et vente de produits domestiques,
- pour Dow Europe SA: planification stratégique de l'activité et gestion des compagnies du groupe Dow en Europe, au Proche-Orient et en Afrique,
- pour Dow Brands Inc.: production et vente de produits domestiques et de films courants,
- pour The Dow Chemical Company: recherche et développement, production et vente de produits chimiques, plastiques, fibres synthétiques, matériel domestique de nettoyage et matériel d'emballage domestique.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence n° IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence (DG IV)
Direction B — Task Force «Concentrations»
Avenue de Cortenberg 150
B-1040 Bruxelles
[Télécopieur: (32 2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO n° L 395 du 30. 12. 1989, p.1.
JO n° L 257 du 21. 9. 1990, p. 13 (rectificatif).

Notification préalable d'une opération de concentration**(Affaire n° IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 26 juin 1996, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise Kesko Oy a acquit, au sens de l'article 3 paragraphe 1 point b) dudit règlement, le contrôle de l'entreprise Tuko Oy par achat d'actions.
2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:
 - pour l'entreprise Kesko: vente au détail et en gros de produits alimentaires, quincaillerie et autres produits,
 - pour l'entreprise Tuko: vente au détail et en gros de produits alimentaires, quincaillerie et autres produits.
3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89.
4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence n° IV/M.784 — Kesko/Tuko, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence (DG IV)
Direction B — Task Force «Concentrations»
Avenue de Cortenberg 150
B-1040 Bruxelles
[Télécopieur: (32 2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO n° L 395 du 30. 12. 1989, p.1.
JO n° L 257 du 21. 9. 1990, p. 13 (rectificatif).

II

(Actes préparatoires)

COMMISSION

Proposition de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives du contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

(96/C 193/05)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(95) 415 final — 95/0226(SYN)

(Présentée par la Commission le 8 septembre 1995)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75,

vu la proposition de la Commission,

en coopération avec le Parlement européen,

vu l'avis du Comité économique et social,

considérant que la directive 77/143/CEE du Conseil, du 29 décembre 1976, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽¹⁾ a été considérablement modifiée à plusieurs reprises; que, à l'occasion de nouvelles modifications, il convient, dans un souci de clarté, de procéder à une refonte desdites directives en les rassemblant en un seul texte;

considérant que, dans le cadre de la politique commune des transports, la circulation de certains véhicules dans l'espace communautaire doit avoir lieu dans les meilleures conditions, aussi bien sur le plan de la sécurité que sur celui de la concurrence entre transporteurs des divers États membres;

considérant que l'accroissement de la circulation routière et l'augmentation des dangers et des nuisances qui en résultent posent à tous les États membres des problèmes de sécurité de nature et de gravité analogues;

considérant que les normes et les méthodes actuelles de contrôle varient d'un État membre à l'autre et que cette situation affecte l'équivalence du niveau de sécurité et de qualité écologique des véhicules contrôlés circulant dans les États membres; que, en outre, cette situation est de nature à influencer sur les conditions de concurrence entre transporteurs des divers États membres;

considérant qu'il en résulte la nécessité d'harmoniser autant que possible la périodicité de ces contrôles et les points de contrôle obligatoires;

Premier considérant de la directive 77/143/CEE (modifié)

Deuxième considérant de la directive 77/143/CEE

Troisième considérant de la directive 91/225/CEE

Quatrième considérant de la directive 77/143/CEE

⁽¹⁾ JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/23/CE (JO n° L 147 du 14. 6. 1994, p. 6).

considérant que le contrôle à effectuer durant le cycle d'utilisation du véhicule devrait être relativement simple, rapide et peu coûteux;

Septième considérant de la directive 92/55/CEE

considérant qu'il convient donc de définir des normes et des méthodes minimales communautaires pour le contrôle technique des points énumérés à l'annexe II par le biais de directives particulières arrêtées par le Conseil;

Quatrième considérant de la directive 91/225/CEE

considérant que, à titre transitoire, les normes nationales restent d'application en ce qui concerne les points qui n'ont pas fait l'objet de directives particulières;

Cinquième considérant de la directive 91/225/CEE

considérant qu'il est nécessaire de pouvoir adapter rapidement au progrès technique les normes et les méthodes fixées dans les directives particulières et, afin de faciliter la mise en œuvre des mesures requises à cet effet, d'instaurer une procédure de collaboration étroite entre les États membres et la Commission au sein d'un comité pour l'adaptation du contrôle technique au progrès technique;

Sixième considérant de la directive 91/225/CEE (première phrase)

considérant que, en ce qui concerne les systèmes de freinage, il serait prématuré de fixer des normes relatives au réglage de la pression pneumatique, au temps de remplissage du compresseur, etc., vu la variété des équipements et des méthodes d'essai dans la Communauté;

Septième considérant de la directive 92/54/CEE (modifié)

considérant qu'il est envisagé d'apporter d'autres modifications à la présente directive de manière à harmoniser et à améliorer la méthode de contrôle;

Huitième considérant de la directive 94/23/CE

considérant que, dans l'attente d'une harmonisation des procédures et des pratiques d'essai, les États membres peuvent recourir à la procédure d'essai qui leur paraît adéquate pour vérifier si le véhicule en question satisfait aux prescriptions en matière de freinage;

Cinquième considérant de la directive 94/23/CE

considérant que toutes les parties concernées par le contrôle technique des véhicules reconnaissent que la méthode utilisée pour ce contrôle, et en particulier l'état de chargement du véhicule lors des contrôles, influence le jugement que les agents chargés du contrôle portent sur la fiabilité du système de freinage;

Sixième considérant de la directive 94/23/CE

considérant que la fixation des normes de référence de la puissance de freinage adaptées en fonction de l'état de chargement du véhicule permet de mieux étayer ce jugement et que la présente directive autorise ce type de contrôle, en lieu et place du contrôle des normes d'efficacité minimales fixées pour chaque catégorie;

Septième considérant de la directive 94/23/CE

considérant que, en ce qui concerne les systèmes de freinage, la présente directive couvre principalement les véhicules ayant été homologués conformément aux dispositions de la directive 71/320/CEE du Conseil ^(?); que certains types de véhicule ont cependant été homologués en vertu de normes nationales pouvant s'écarter de la présente directive;

considérant que les États membres peuvent étendre le contrôle des freins à des catégories de véhicules ou à des points non couverts par la présente directive;

considérant que les États membres peuvent instaurer des contrôles plus sévères ou plus fréquents en ce qui concerne les systèmes de freinage;

considérant que la présente directive vise à maintenir les émissions à un niveau modéré pendant toute la durée de vie du véhicule en soumettant ces émissions à un contrôle régulier et à assurer que les gros pollueurs soient retirés de la circulation tant qu'ils ne présentent pas un état d'entretien correct;

considérant qu'un mauvais réglage et un entretien insuffisant du moteur sont préjudiciables non seulement au moteur mais aussi à l'environnement parce qu'ils augmentent la pollution et la consommation de carburant;

considérant qu'il est important de développer des transports respectueux de l'environnement;

considérant que, pour les moteurs à allumage par compression (moteurs Diesel), la mesure de l'opacité des fumées est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;

considérant que, pour les moteurs à allumage commandé (moteurs à essence), la mesure des émissions de monoxyde de carbone à la sortie du tuyau d'échappement, moteur tournant au ralenti, est considérée comme suffisamment révélatrice de l'état d'entretien du véhicule en ce qui concerne les émissions;

considérant que le pourcentage de véhicules refusés, à l'occasion du contrôle des émissions, risque d'être élevé pour les véhicules qui ne sont pas soumis à un entretien régulier;

Neuvième considérant de la directive 94/23/CE (première phrase)

Huitième considérant de la directive 92/54/CEE

Neuvième considérant de la directive 92/54/CEE

Troisième considérant de la directive 92/55/CEE

Huitième et neuvième considérants de la directive 92/55/CEE

Dixième considérant de la directive 92/55/CEE

Onzième considérant de la directive 92/55/CEE

Douzième considérant de la directive 92/55/CEE

^(?) Directive 71/320/CEE du Conseil, du 26 juillet 1971, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux dispositifs de freinage de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques (JO n° L 202 du 6. 9. 1971, p. 37. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 91/422/CEE (JO n° L 233 du 22. 8. 1991, p. 21).

considérant que, pour les véhicules à moteur à essence dont les normes de réception prescrivent qu'ils soient équipés de systèmes perfectionnés de régulation des émissions tels que les catalyseurs à trois voies à sonde lambda, les normes de contrôle périodique des émissions seront plus sévères que pour les véhicules conventionnels;

Treizième considérant de la directive 92/55/CEE

considérant que les États membres peuvent fixer leurs propres normes de contrôle pour les véhicules présentant un intérêt historique; que cette faculté ainsi laissée aux États membres de fixer leurs propres normes pour les véhicules historiques ne doit pas déboucher sur l'adoption de normes plus sévères que celles en fonction desquelles le véhicule a été conçu;

Neuvième considérant de la (dernière phrase) (modifié) et dixième considérant de la directive 94/23/CE

considérant que la présente directive sera progressivement adaptée afin de tenir compte des progrès réalisés sur le plan de la construction des véhicules qui facilitent le contrôle en cours d'exploitation et des méthodes d'essai qui seront plus proches des conditions d'utilisation réelles du véhicule;

Quatorzième considérant de la directive 92/55/CEE

considérant que la directive 92/6/CEE⁽¹⁾ exige l'installation et l'utilisation de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur;

considérant que les limiteurs de vitesse doivent être inclus aussi rapidement que possible dans la liste des points à contrôler annuellement lors du contrôle technique de manière à garantir dans toute la mesure du possible que la vitesse maximale harmonisée sur laquelle le limiteur de vitesse sur un véhicule donné est réglé ne peut pas être dépassée;

considérant que, à l'heure actuelle, le contrôle du bon fonctionnement du limiteur de vitesse relève de la compétence des États membres qui doivent déterminer quels sont les moyens les plus appropriés pour ce faire; qu'il est prévu d'harmoniser les procédures d'essai et les normes en temps opportun;

considérant que la Commission évaluera le contrôle en cours d'exploitation du bon fonctionnement du limiteur de vitesse et présentera un rapport au Conseil; que, si cela apparaît nécessaire, les conclusions de ce rapport constitueront la base de toute proposition ultérieure concernant les exigences à imposer aux limiteurs de vitesse, lors du contrôle technique;

considérant que les exigences techniques relatives aux taxis et aux ambulances sont similaires à celles qui s'appliquent aux voitures particulières; que les points à contrôler peuvent être similaires, même si la fréquence du contrôle diffère;

⁽¹⁾ Directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 27).

considérant que, vu les effets de cette action sur le secteur en question et le principe de subsidiarité, les mesures communautaires prévues par la présente directive sont nécessaires pour atteindre l'objectif d'harmonisation de la réglementation en matière de contrôle technique, pour empêcher toute distorsion de concurrence entre les transporteurs et garantir que les véhicules seront correctement contrôlés et entretenus; que ces objectifs ne peuvent pas être complètement atteints par les États membres individuellement;

considérant que la présente directive ne doit modifier en rien les obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et de mise en œuvre indiqués à l'annexe III partie B,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

CHAPITRE I^{er}

Dispositions générales

Article premier

1. Dans chaque État membre les véhicules à moteur immatriculés dans cet État, ainsi que leurs remorques et semi-remorques, doivent être soumis à un contrôle technique périodique, conformément, à la présente directive et à ses annexes I et II.

Article 1^{er} de la directive
77/143/CEE

2. Les catégories de véhicules à contrôler, la périodicité du contrôle technique et les points de contrôle obligatoires sont indiqués aux annexes I et II.

Article 2 paragraphe 1 de la directive
77/143/CEE

Article 2

Le contrôle technique, au sens de la présente directive, doit être effectué par l'État ou par des organismes ou établissements désignés par lui et agissant sous sa surveillance directe.

Article 4 de la directive
77/143/CEE

Article 3

1. Les États membres prennent les mesures qu'ils estiment nécessaires pour qu'il puisse être prouvé que le véhicule a passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive.

Article 5 paragraphe 1 de la directive
77/143/CEE

Ces mesures sont communiquées aux États membres et à la Commission

Article 5 paragraphe 2 de la directive
77/143/CEE

2. Chaque État membre reconnaît la preuve délivrée dans un autre État membre de ce qu'un véhicule à moteur immatriculé dans ce dernier ainsi que sa remorque ou semi-remorque ont passé avec succès un contrôle technique respectant au moins les dispositions de la présente directive, au même titre que s'il avait délivré lui-même cette preuve.

Article 5 paragraphe 3 de la directive 77/143/CEE

3. Les États membres appliquent les procédures appropriées pour assurer, dans la mesure du possible, que les performances de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire satisfassent aux prescriptions de la présente directive.

Article 2 de la directive 94/23/CE

CHAPITRE II

Exceptions et dérogations

Article 4

1. Les États membres ont la faculté d'exclure du champ d'application de la présente directive les véhicules des forces armées et de l'ordre public.

Article 2 paragraphe 2 de la directive 77/143/CEE

2. Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la présente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou presque pas les voies publiques ou qui sont temporairement retirés de la circulation.

Article 2 paragraphe 3 de la directive 77/143/CEE

3. En ce qui concerne les véhicules présentant un intérêt historique, les États membres peuvent, après consultation de la Commission, établir leurs propres normes de contrôle.

Article 4 de la directive 94/23/CE (modifié)

Article 5

Nonobstant les dispositions des annexes I et II, les États membres peuvent:

Article 3 de la directive 77/143/CEE

— avancer la date du premier contrôle technique obligatoire et, le cas échéant, soumettre le véhicule à un contrôle préalable à son immatriculation,

— raccourcir l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,

- rendre obligatoire le contrôle technique de l'équipement facultatif,
- augmenter le nombre des points à contrôler,
- étendre l'obligation du contrôle technique périodique à d'autres catégories de véhicules,
- prescrire des contrôles spéciaux additionnels,
- imposer aux systèmes de freinage des véhicules immatriculés sur leur territoire des normes minimales d'efficacité plus sévères que celles indiquées à l'annexe II et inclure un contrôle des véhicules sous des charges plus élevées, à condition que ces normes n'excèdent pas celles appliquées lors de la réception par type initiale.

Article 3 de la directive
94/23/CE

Article 6

1. Par dérogation aux dispositions des annexes I et II et jusqu'à la date limite du 1^{er} janvier 1993, les États membres peuvent:

Article 7 paragraphe 1 de la directive
77/143/CEE

- reculer la date du premier contrôle technique obligatoire,
- étendre l'intervalle entre deux contrôles techniques obligatoires successifs,
- réduire le nombre des points à contrôler,
- modifier les catégories de véhicules soumis au contrôle technique obligatoire,

à condition que tous les véhicules commerciaux légers visés à l'annexe I point 5 soient soumis à l'obligation de subir un contrôle technique conforme aux dispositions de la présente directive avant cette date.

et
article 1^{er} paragraphe 1 de la directive
88/449/CEE (article 7 paragraphe 2 de la directive
77/143/CEE)

Toutefois, dans les États membres où il n'existait pas de système de contrôle technique comparable à celui visé par la présente directive pour cette catégorie de véhicules au 26 juillet 1988, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 1995.

2. En ce qui concerne les véhicules particuliers visés à l'annexe I paragraphe 6, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 1994.

Article 1^{er} paragraphe 1 de la directive
91/328/CEE (article 7 paragraphe 3 de la directive
77/143/CEE)

Toutefois, dans les États membres où, au 31 décembre 1991, il n'existait pas de système de contrôle technique périodique pour cette catégorie de véhicules comparable à celui visé par la présente directive, le paragraphe 1 s'applique jusqu'au 1^{er} janvier 1998.

CHAPITRE III

Dispositions finales

Article 7

1. Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission, adopte les directives particulières nécessaires pour définir les normes et les méthodes minimales concernant le contrôle des points énumérés à l'annexe II.

Article 1^{er} de la directive
91/225/CEE (article 5 *bis* paragraphe 1 de la directive
77/143/CEE)

2. Les modifications qui sont nécessaires pour l'adaptation au progrès technique des normes et des méthodes définies par des directives particulières sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 8.

Article 1^{er} de la directive
91/225/CEE (article 5 *bis* paragraphe 2 de la directive
77/143/CEE)

Article 8

1. La Commission est assistée par un comité pour l'adaptation au progrès technique de la directive relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, ci-après dénommé «comité», qui est composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

Article 1^{er} de la directive
91/225/CEE (article 5 *ter* paragraphes 1 et 2 de la directive
77/143/CEE)

2. Le comité établit son règlement intérieur.

3. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur ce projet, dans un délai que le président peut fixer en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est émis à la majorité prévue à l'article 148 paragraphe 2 du traité pour l'adoption des décisions que le Conseil est appelé à prendre sur proposition de la Commission. Lors des votes au sein du comité, les voix des représentants des États membres sont affectées de la pondération définie à l'article précité. Le président ne prend pas part au vote.

Article 1^{er} de la directive
91/225/CEE (article 5 *ter* paragraphes 3 et 4 de la directive
77/143/CEE)

4. a) La Commission arrête les mesures envisagées lorsqu'elles sont conformes à l'avis du comité.

b) Lorsque les mesures envisagées ne sont pas conformes à l'avis du comité, ou en l'absence d'avis, la Commission soumet sans tarder au

Conseil une proposition relative aux mesures à prendre. Le Conseil statue à la majorité qualifiée.

Si le Conseil n'a pas statué dans les trois mois suivant la date à laquelle la proposition lui a été soumise, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

Article 9

1. La Commission présente au Conseil, au plus tard le 31 décembre 1988, un rapport sur la mise en application du contrôle technique des voitures particulières, accompagné de toute proposition nécessaire, notamment en ce qui concerne la périodicité et le contenu des contrôles.

Article 3 de la directive
91/328/CEE

2. Elle s'engage au plus tard trois ans après l'introduction du contrôle régulier des limiteurs de vitesse, à examiner si, sur la base de l'expérience acquise d'ici là, les essais prévus sont suffisants pour détecter les limiteurs de vitesse défectueux ou trafiqués et si la réglementation doit être modifiée.

Article 10

Les directives énumérées à l'annexe III partie A sont abrogées, sans préjudice des obligations des États membres concernant les dates limites de transposition et de mise en œuvre figurant dans l'annexe III partie B.

Les références aux directives abrogées doivent être considérées comme une référence à la présente directive et doivent être lues comme indiquées dans le tableau de corrélation figurant à l'annexe IV.

Article 11

1. Les États membres arrêtent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1^{er} janvier 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant la date de publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 13

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

ANNEXE I

Catégories de véhicules	Périodicité des contrôles	
1. Véhicules à moteur affectés au transport de personnes ayant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I catégorie 1 de la directive 77/143/CEE
2. Véhicules à moteur affectés au transport de marchandises dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I catégorie 2 de la directive 77/143/CEE
3. Remorques et semi-remorques dont le poids maximal autorisé dépasse 3 500 kg	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I catégorie 3 de la directive 77/143/CEE
4. Taxis, ambulances	Un an après la date de la première utilisation, ensuite annuellement	Annexe I catégorie 4 de la directive 77/143/CEE
5. Les véhicules à moteur, ayant au moins quatre roues, qui servent normalement au transport de marchandises par route et dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3 500 kg, à l'exception des tracteurs et machines agricoles	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans	Article 1 ^{er} paragraphe 2 de la directive 88/449/CEE (Annexe I catégorie 5 de la directive 77/143/CEE)
6. Les véhicules à moteur affectés au transport de personnes ayant, outre le siège du conducteur, au moins huit places assises	Quatre ans après la date de la première utilisation, ensuite tous les deux ans	Article 1 ^{er} paragraphe 2 de la directive 91/328/CEE (Annexe I catégorie 6 de la directive 77/143/CEE)

ANNEXE II

Le contrôle porte au moins sur les points énumérés ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement obligatoire du véhicule testé dans l'État membre en question.	Annexe II phrase introductive de la directive 77/143/CEE
Les contrôles visés à la présente annexe peuvent être effectués sans démonstration des éléments du véhicule.	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE
Si le véhicule présente des défauts sur les points de contrôle figurant ci-dessous, les autorités compétentes des États membres arrêtent une procédure fixant les conditions dans lesquelles le véhicule est autorisé à circuler jusqu'à ce qu'il satisfasse à un nouveau contrôle technique.	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE
Toutefois les États membres doivent faire en sorte que les véhicules non conformes aux exigences minimales relatives aux systèmes de freinage et aux émissions ne circulent pas sur les routes.	

VÉHICULES DES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 ET 6

1. Dispositifs de freinage		Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (annexe II phrase introductive 77/143/CEE)
Le contrôle des dispositifs de freinage du véhicule doit porter sur les points suivants. Les valeurs obtenues lors du contrôle des dispositifs de freinage doivent correspondre, dans la mesure où cela est praticable, aux normes techniques fixées par la directive 71/320/CEE.		
<i>Points à contrôler</i>	<i>Causes de la défektivité</i>	
1.1. État mécanique et fonctionnement		Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.1. Axes de came des freins, levier de freinage	— difficiles à manœuvrer — déviation du logement — usure fortement avancée, jeu	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage	— course trop grande, réserve de course insuffisante — dégagement du frein rendu difficile — caoutchouc de la pédale de frein manquant, mal fixé ou usé	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs	— temps de remplissage du compresseur trop long pour assurer un freinage efficace — pression insuffisante pour assurer un freinage répété (au moins deux actionnements) après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone «danger») — fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.4. Signal avertisseur pour la pression, manomètre du signal avertisseur	— fonctionnement défectueux du signal avertisseur ou du manomètre	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.5. Robinet de freinage à main	— fissuré ou endommagé, usure fortement avancée — fonctionnement défectueux du robinet — manque de fiabilité au niveau de l'actionnement de la tige ou de la valve — absence d'étanchéité dans le système, connexions mal fixées — mauvais fonctionnement	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.6. Frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage	— verrouillage insuffisant — usure excessive au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet — course trop longue (réglage incorrect)	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression, etc.)	— endommagées, étanchéité insuffisante (fuites d'air) — pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur — fixation ou support défectueux — pertes de liquide de frein	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)

1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque	<ul style="list-style-type: none"> — robinets d'isolement ou valve à fermeture automatique défectueux — fixation ou montage défectueux — étanchéité insuffisante 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression	<ul style="list-style-type: none"> — endommagement, corrosion, absence d'étanchéité — purgeur inopérant — fixation inopérante ou incorrecte 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> — déficience du dispositif de freinage assisté, absence d'efficacité — maître-cylindre défectueux ou non étanche — fixation insuffisante du maître-cylindre — quantité insuffisante de liquide des freins — capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant — témoin liquide des freins allumé ou défectueux — fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.11. Conduite(s) rigide(s) des freins	<ul style="list-style-type: none"> — risque de défaillance ou de rupture — manque d'étanchéité au niveau des conduites et des raccords — endommagement ou corrosion excessive — mauvais placement 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.12. Flexibles des freins	<ul style="list-style-type: none"> — risque de défaillance ou de rupture — endommagés, points de friction, flexibles trop courts ou torsadés — manque d'étanchéité au niveau des flexibles et des raccords — gonflement excessif des flexibles par mise sous pression — porosité 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.13. Garniture de freins	<ul style="list-style-type: none"> — usure fortement avancée — huile ou graisse qui attaquent les garnitures 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.14. Tambours de freins, disques de freins	<ul style="list-style-type: none"> — usure fortement avancée, apparition de rayures, fissures, cassures ou autres défauts compromettant la sécurité — tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. — plateau mal fixé 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.15. Câbles de freins, timonerie	<ul style="list-style-type: none"> — câbles endommagés, flambage — usure ou corrosion fortement avancée — sécurités manquant au niveau des jonctions de câbles ou de tringles — fixation des câbles insuffisante — entrave du mouvement du système de freinage — mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)

1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)	<ul style="list-style-type: none"> — fissurés ou endommagés — manque d'étanchéité — défauts au niveau du montage — corrosion fortement avancée — course excessive du cylindre — absence de capuchon antipoussière, capuchon fortement endommagé 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge	<ul style="list-style-type: none"> — jonction défectueuse — réglage incorrect — mécanisme grippé, inopérant — manquant 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.18. Leviers-came à réglage automatique	<ul style="list-style-type: none"> — mécanisme grippé ou mouvement anormal suite à une usure excessive ou réglage incorrect — fonctionnement défectueux 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.1.19. Ralentisseur (pour les véhicules équipés de ce dispositif)	<ul style="list-style-type: none"> — mauvais montage ou défaut de connexion — fonctionnement défectueux 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.2. Performances et efficacité du frein de service		Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.2.1. Performances (augmentation progressive jusqu'à l'effort maximal)	<ul style="list-style-type: none"> — effort de freinage inexistant ou insuffisant sur une ou plusieurs roues — effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue; déportement excessif du véhicule en cas de freinage-test réalisé sur route — freinage non modérable (blocage) — temps de réponse trop long sur l'une des roues — fluctuation excessive de l'effort de freinage due à des disques déformés ou des tambours ovalisés 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 94/23/CE (*)
1.2.2. Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> — coefficient de freinage, par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu (lorsque ce calcul est possible), inférieur à: 	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 94/23/CE (*)

	<p>Efficacité de freinage minimale</p> <p>Catégorie 1: 50 % (*)</p> <p>Catégorie 2: 43 % (†)</p> <p>Catégorie 3: 40 % (‡)</p> <p>Catégorie 4: 50 %</p> <p>Catégorie 5: 45 % (¶)</p> <p>Catégorie 6: 50 %</p> <p>ou</p> <p>— coefficient de freinage inférieur aux normes de référence éventuellement fixées par le constructeur du véhicule pour l'essieu en question (§)</p>	
1.3. Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé)		Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.3.1. Performances	<p>— freinage inopérant d'un côté</p> <p>— effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70 % de l'effort maximal de l'autre roue</p> <p>— freinage non modérable (blocage)</p> <p>— système de freinage automatique de la remorque inopérant</p>	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.3.2. Efficacité	— pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 50 % (¶) de la capacité du frein de service visée au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, à la somme des charges autorisées par essieu	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 94/23/CE (*)
1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement		Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.4.1. Performances	— frein inopérant d'un côté	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.4.2. Efficacité	— pour toutes les catégories de véhicules, un coefficient de freinage inférieur à 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, inférieur à 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est plus élevée	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 94/23/CE (*)
1.5. Performances du ralentisseur ou du frein sur échappement	<p>— non modérable (ralentisseur)</p> <p>— fonctionnement défectueux</p>	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)
1.6. Système antiblocage	<p>— mauvais fonctionnement du dispositif avertisseur</p> <p>— système défectueux</p>	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/54/CEE (*)

(*) 48 % pour les véhicules de la catégorie 1 dépourvus de systèmes antiblocage ou homologués avant le 1^{er} octobre 1991 (date d'interdiction de première mise en circulation sans réception par type européenne) (directive 88/194/CEE) (JO n° L 92 du 9. 4. 1988, p. 47).

(†) 45 % pour les véhicules immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE (JO n° L 380, 31. 12. 1985, p. 1).

(‡) 43 % pour les remorques et les semi-remorques immatriculées après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation des États membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE.

(¶) 50 % pour les véhicules de la catégorie 5 immatriculés après 1988 ou, si elle est postérieure, à partir de la date de transposition dans la législation nationale des États membres de la directive 71/320/CEE relative à la réception par type, modifiée par la directive 85/647/CEE.

(§) La norme de référence pour l'essieu est l'effort de freinage (mesuré en newtons) qui doit être exercé pour atteindre ce coefficient de freinage, compte tenu du poids du véhicule présenté au contrôle.

(¶) Pour les véhicules des catégories 2 et 5, l'efficacité du frein de secours (non couverte par la directive 85/647/CEE) est fixée à 2,2 m/s².

VÉHICULES DES CATÉGORIES 1, 2 et 3	VÉHICULES DES CATÉGORIES 4, 5 et 6	(**)
2. Direction et volant	2. Direction et volant	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
2.1. État mécanique 2.2. Volant de direction 2.3. Jeu dans la direction	2.1. État mécanique 2.2. Jeu dans la direction 2.3. Fixation du système de direction 2.4. Roulements de roues	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
3. Visibilité	3. Visibilité	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
3.1. Champ de visibilité 3.2. État des vitrages 3.3. Rétroviseurs 3.4. Essuie-glace 3.5. Lave-glace	3.1. Champ de visibilité 3.2. État des vitrages 3.3. Rétroviseurs 3.4. Essuie-glace 3.5. Lave-glace	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4. Feux, dispositifs réfléchissants et équipement électrique	4. Équipement d'éclairage	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.1. Feux de route et feux de croisement 4.1.1. État et fonctionnement 4.1.2. Orientation 4.1.3. Commutation 4.1.4. Efficacité visuelle	4.1. Feux de route et feux de croisement 4.1.1. État et fonctionnement 4.1.2. Orientation 4.1.3. Commutation	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.2. Feux de position et feux d'encombrement 4.2.1. État et fonctionnement 4.2.2. Couleur et efficacité visuelle	4.2. État et fonctionnement, état des verres de protection, couleur et efficacité visuelle des: 4.2.1. Feux de position 4.2.2. Feux-stop 4.2.3. Feux indicateurs de direction 4.2.4. Feux de recul 4.2.5. Feux de brouillard 4.2.6. Éclairage de la plaque d'immatriculation 4.2.7. Catadiopres 4.2.8. Feux de signal de détresse	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.3. Feux-stop 4.3.1. État et fonctionnement 4.3.2. Couleur et efficacité visuelle		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.4. Feux indicateurs de direction 4.4.1. État et fonctionnement 4.4.2. Couleur et efficacité visuelle 4.4.3. Commutation 4.4.4. Fréquence de clignotement		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)

4.5. Feux de brouillard avant et arrière 4.5.1. Emplacement 4.5.2. État et fonctionnement 4.2.3. Couleur et efficacité visuelle		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.6. Feux de recul 4.6.1. État et fonctionnement 4.6.2. Couleur et efficacité visuelle		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.7. Éclairage de la plaque d'immatriculation arrière		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.8. Catadioptrés — État et couleur		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.9. Témoins		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
4.11. Câblage électrique		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
5. Essieux, roues, pneus, suspension	5. Essieux, roues, pneus, suspension	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
5.1. Essieux	5.1. Essieux	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
5.2. Roues et pneus	5.2. Roues et pneus	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
5.3. Suspension	5.3. Suspension	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
6. Châssis et accessoires du châssis	6. Châssis et accessoires du châssis	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
6.1. Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1. État général 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant 6.1.4. Caractéristiques géométriques et état du dispositif arrière de protection, poids lourds 6.1.5. Support de la roue de secours 6.1.6. Dispositif d'accouplement des véhicules tracteurs, des remorques et des semi-remorques	6.1. Châssis ou cadre et accessoires 6.1.1. État général 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux 6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant 6.1.4. Support de la roue de secours 6.1.5. Sécurité du dispositif d'accouplement (le cas échéant)	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)

6.2. Cabine et carrosserie 6.2.1. État général 6.2.2. Fixation 6.2.3. Portières et serrures 6.2.4. Plancher 6.2.5. Siège du conducteur 6.2.6. Marchepieds	6.2. Carrosserie 6.2.1. État structurel 6.2.2. Portières et serrures	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7. Équipements divers	7. Équipements divers	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.1. Ceintures de sécurité	7.1. Fixation du siège du conducteur	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.2. Extincteur	7.2. Fixation de la batterie	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.3. Serrures et dispositif antivol	7.3. Avertisseur sonore	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.4. Triangle de signalisation	7.4. Triangle de signalisation	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.5. Trousse de secours	7.5. Ceintures de sécurité 7.5.1. Sécurité de montage 7.5.2. État des ceintures 7.5.3. Fonctionnement	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.6. Cale(s) pour roue(s)		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.7. Avertisseur sonore		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.8. Indicateur de vitesse		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
7.9. Tachygraphe (présence et intégrité des sceaux) — Vérifier la validité du disque du tachygraphe, s'il est prévu par le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil ⁽¹⁰⁾ — Contrôler si la circonférence nominale du pneu est conforme aux données indiquées sur le tachygraphe, le cas échéant		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)

(10) Règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO n° L 370 du 31. 12. 1985, p. 8). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 3688/92 de la Commission (JO n° L 374 du 22. 12. 1992, p. 12).

<p>— Si possible, vérifier que les sceaux du tachygraphe et, le cas échéant, tout autre moyen de protéger le tachygraphe contre toute manipulation frauduleuse sont intacts</p>		
<p>7.10. Limiteur de vitesse</p> <p>— Si possible, vérifier que le limiteur de vitesse est installé, conformément à la directive 92/6/CEE ⁽¹⁾</p> <p>— Contrôler la validité du disque du limiteur de vitesse</p> <p>— Si possible, vérifier que les sceaux du limiteur de vitesse et, le cas échéant, toute autre mesure de protection contre toute manipulation frauduleuse sont intacts</p>		
<p>8. Nuisances</p>	<p>8. Nuisances</p>	<p>Article 1^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)</p>
<p>8.1. Bruit</p>	<p>8.1. Bruit</p>	<p>Article 1^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)</p>

(¹) Directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (JO n° L 57 du 2. 3. 1992, p. 27).

VÉHICULES DES CATÉGORIES 1, 2, 3, 4, 5 et 6	
8.2. Émissions d'échappement	Article 1 ^{er} paragraphe 1 de la directive 92/55/CEE (*)
<p>8.2.1. Véhicules équipés de moteur à allumage commandé (essence)</p> <p>a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois et sonde lambda, par exemple:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites. 2) Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis. <p>Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).</p> <p>La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les États membres à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE du Conseil ⁽¹²⁾ et le 1^{er} octobre 1986: CO — 4,5 % vol, — pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986: CO — 3,5 % vol. <p>b) Lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionnée du type catalyseur à trois voies et sonde lambda, par exemple:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes. 2) Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis. 3) Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesurage de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception par type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur du véhicule. 4) Émissions à la sortie du tuyau d'échappement (valeurs limites) <ul style="list-style-type: none"> — Mesures à effectuer moteur tournant au ralenti: la teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur du véhicule. Lorsque cette donnée n'est pas disponible, la teneur maximale en CO ne doit pas excéder 0,5 % vol. — Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur (débrayé) au moins égale à 2 000^{min-1}: Teneur en CO: au maximum 0,3 % vol. Lambda: $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur. 	<p>Article 1^{er} paragraphe 1 de la directive 92/55/CEE (*)</p> <p style="text-align: right;">nouvelle unité</p>

⁽¹²⁾ Directive 70/220/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution causée par les émissions des véhicules à moteur (JO n° L 76 du 9. 3. 1970, p. 1) et rectificatif (JO n° L 81 du 11. 4. 1970, p. 15). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE du Parlement et du Conseil (JO n° L 100 du 19. 4. 1994, p. 42).

8.2.2. Véhicules équipés de moteur à allumage par compression (Diesel)

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE du Conseil ⁽¹³⁾. Lorsque cette donnée n'est pas encore disponible ou lorsque les autorités compétentes des États membres décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites du coefficient d'absorption sont les suivantes:

— moteurs Diesel à aspiration naturelle: $2,5 \text{ m}^{-1}$

— moteurs Diesel turbocompressés: $3,0 \text{ m}^{-1}$

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CEE.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1980.

Article 1^{er} paragraphe 1
de la directive
92/55/CEE (*)

8.2.3. Appareillage de contrôle

Les émissions des véhicules sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

Article 1^{er} paragraphe 1
de la directive
92/55/CEE (*)

8.2.4. Au cas où, lors de la réception CEE, un type de véhicule n'aurait pas pu respecter les valeurs limites fixées par la présente directive, les États membres peuvent fixer des valeurs limites plus élevées pour ce type de véhicule sur la base de preuves fournies par le constructeur. Ils en informent aussitôt la Commission qui en informe à son tour les autres États membres.

Article 1^{er} paragraphe 1
de la directive
92/55/CEE (*)

⁽¹³⁾ Directive 72/306/CEE du Conseil, du 2 août 1972, concernant le rapprochement de législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs Diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO n° L 190 du 20. 8. 1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 89/491/CEE de la Commission (JO n° L 328 du 15. 8. 1989, p. 43).

VÉHICULES DES CATÉGORIES 1, 2 et 3	VÉHICULES DES CATÉGORIES 4, 5 et 6	(**)
8.3. Déparasitage radio		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9. Contrôles supplémentaires pour les véhicules affectés aux transports en commun de personnes		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9.1. Sortie(s) de secours (y compris les marteaux servant à briser les vitres), plaques indicatrices de la (ou des) sortie(s) de secours		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9.2. Chauffage		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9.3. Aération		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9.4. Aménagement des sièges		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
9.5. Éclairage intérieur		Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
10. Identification du véhicule	10. Identification du véhicule	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
10.1. Plaque d'immatriculation	10.1. Plaque d'immatriculation	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)
10.2. Numéro de châssis	10.2. Numéro de châssis	Article 1 ^{er} paragraphe 3 de la directive 88/449/CEE (*)

(*) Repris sous le même point qu'à l'annexe II de la directive 77/143/CEE (modifiée).

(**) Les points à contrôler pour les véhicules de la catégorie 4 (taxis et ambulances) sont énumérés dans la colonne gauche de l'annexe II de la directive 77/143/CEE.

ANNEXE III

PARTIE A

Directives abrogées
(visées à l'article 10)

La directive 77/143/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques et ses modifications ultérieures:

- directive 88/449/CEE du Conseil,
- directive 91/225/CEE du Conseil,
- directive 91/328/CEE du Conseil,
- directive 92/54/CEE du Conseil,
- directive 92/55/CEE du Conseil,
- directive 94/23/CE de la Commission.

ANNEXE III

PARTIE B

Directive	Dates limites	
	Transposition	Mise en œuvre
77/143/CEE (JO n° L 47 du 18. 2. 1977, p. 47)	31 décembre 1977	31 décembre 1977
88/449/CEE (JO n° L 222 du 12. 8. 1988, p. 10)	27 et 28 juillet 1990	27 et 28 juillet 1990
91/225/CEE (JO n° L 103 du 23. 4. 1991, p. 3)	1 ^{er} janvier 1992	1 ^{er} janvier 1992
91/328/CEE (JO n° L 178 du 6. 7. 1991, p. 29)	1 ^{er} juillet 1993	1 ^{er} juillet 1993
92/54/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 63)	21 et 22 juin 1993	21 et 22 juin 1993
92/55/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 68)	21 et 22 juin 1993	
pour les véhicules visés à l'annexe II point 8.2.1 a)		1 ^{er} janvier 1994
pour les véhicules visés à l'annexe II point 8.2.2		1 ^{er} janvier 1996
pour les véhicules visés à l'annexe II point 8.2.1 b)		1 ^{er} janvier 1997
94/23/CE (JO n° L 147 du 14. 6. 1994, p. 6)	1 ^{er} janvier 1997	1 ^{er} janvier 1997

ANNEXE IV

TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 1

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Article 1 ^{er} paragraphe 1	Article 1 ^{er}						
Article 1 ^{er} paragraphe 2	Article 2 paragraphe 1						
Article 2	Article 4						
Article 3 paragraphe 1 premier alinéa	Article 5 paragraphe 1						
Article 3 paragraphe 1 deuxième alinéa	Article 5 paragraphe 2						
Article 3 paragraphe 2	Article 5 paragraphe 3						Article 2
Article 3 paragraphe 3	Article 2 paragraphe 2						
Article 4 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 3						
Article 4 paragraphe 2	Article 3						Article 4
Article 4 paragraphe 3	Article 7						
Article 5 premier à sixième tirets	Article 1 ^{er} paragraphe 1						
Article 5 septième tiret	Article 1 ^{er}						
Article 6 paragraphe 1	Article 2						
Article 6 paragraphe 2	Article 1 ^{er}						
Article 7 paragraphes 1 et 2	Article 1 ^{er}						
Article 8 paragraphes 1 à 4	Article 1 ^{er}						
Article 9 paragraphe 1	Article 2						
Article 9 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2						
Article 10	Article 6						
Article 11 paragraphe 1	Article 2 paragraphe 1						
Article 11 paragraphe 2	Article 2 paragraphe 2						
Article 12	Article 3						
Article 13	Article 8						
	Article 1 ^{er}						
	Article 2						
	Article 3						
	Article 4						
	Article 5						
	Article 6						
	Article 7						
	Article 8						
	Article 9						
	Article 10						
	Article 11						
	Article 12						
	Article 13						
	Article 14						
	Article 15						
	Article 16						
	Article 17						
	Article 18						
	Article 19						
	Article 20						
	Article 21						
	Article 22						
	Article 23						
	Article 24						
	Article 25						
	Article 26						
	Article 27						
	Article 28						
	Article 29						
	Article 30						
	Article 31						
	Article 32						
	Article 33						
	Article 34						
	Article 35						
	Article 36						
	Article 37						
	Article 38						
	Article 39						
	Article 40						
	Article 41						
	Article 42						
	Article 43						
	Article 44						
	Article 45						
	Article 46						
	Article 47						
	Article 48						
	Article 49						
	Article 50						
	Article 51						
	Article 52						
	Article 53						
	Article 54						
	Article 55						
	Article 56						
	Article 57						
	Article 58						
	Article 59						
	Article 60						
	Article 61						
	Article 62						
	Article 63						
	Article 64						
	Article 65						
	Article 66						
	Article 67						
	Article 68						
	Article 69						
	Article 70						
	Article 71						
	Article 72						
	Article 73						
	Article 74						
	Article 75						
	Article 76						
	Article 77						
	Article 78						
	Article 79						
	Article 80						
	Article 81						
	Article 82						
	Article 83						
	Article 84						
	Article 85						
	Article 86						
	Article 87						
	Article 88						
	Article 89						
	Article 90						
	Article 91						
	Article 92						
	Article 93						
	Article 94						
	Article 95						
	Article 96						
	Article 97						
	Article 98						
	Article 99						
	Article 100						

TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 2

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe I	Annexe I Catégorie 1 Catégorie 2 Catégorie 3 Catégorie 4 Catégorie 5 Catégorie 6	Article 1 ^{er} paragraphe 2		Article 1 ^{er} paragraphe 2			
Catégorie 1							
Catégorie 2							
Catégorie 3							
Catégorie 4							
Catégorie 5							
Catégorie 6							

TABLEAU DE CORRESPONDANCE N° 3

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Annexe II (*)	Annexe II Phrase introductive						
Partie introductive premier alinéa							
Partie introductive deuxième alinéa							
Partie introductive troisième alinéa							
Partie introductive quatrième alinéa							
Point 1							
Point 1.2							
Point 1.2.1							
Point 1.2.2							
Point 1.3							
Point 1.3.1							
Point 1.3.2							
Point 1.4							
Point 1.4.1							
Point 1.4.2							
Point 1.5							
Point 1.6							
Point 2							
Point 7.8							

Présente directive	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Point 7.9 (premier à troisième tirets)	Article 1 ^{er} paragraphe 3						
Point 7.10 (premier à troisième tirets)		Article 1 ^{er} paragraphe 3					
Point 8							
Point 8.1							
Point 8.2							
Point 8.2.4							
Point 8.3							
Point 10.2		Article 1 ^{er} paragraphe 3				Article 1 ^{er} paragraphe 1	

(*) La catégorie 4 (axis et ambulances) est transférée de la colonne de gauche à la colonne de droite (avec les catégories 5 et 6) de l'annexe II.

Proposition modifiée de directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques

(96/C 193/06)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(96) 159 final — 95/0226(SYN)

(Présentée par la Commission le 18 avril 1996 conformément à l'article 189 A paragraphe 2 du traité CE)

La proposition de la Commission faisant l'objet de document COM(95) 415 final — 95/0226(SYN) ⁽¹⁾ est modifiée comme suit:

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

Amendement 1

Douzième considérant *bis* (nouveau)

considérant que, chacun dans le cadre de leurs compétences, les États membres doivent veiller à la qualité et aux modalités du contrôle technique effectué sur les véhicules;

Amendement 2

Douzième considérant *ter* (nouveau)

considérant que la Commission se doit d'assurer un contrôle sur la mise en œuvre pratique de la présente directive et de faire, à intervalles réguliers, rapport au Parlement européen et au Conseil sur les résultats obtenus;

Amendement 3

Article 2

Le contrôle technique, au sens de la présente directive, doit être effectué par l'État ou par des organismes ou établissements désignés par lui et agissant sous sa surveillance directe.

Le contrôle technique, au sens de la présente directive, doit être effectué par l'État ou par un organe à vocation publique chargé par lui de cette tâche, ou par des organismes ou établissements désignés par lui à caractère privé éventuellement et habilités pour la circonstance, et agissant sous sa surveillance directe; lorsque les établissements chargés du contrôle technique sont en même temps affectés à des activités de réparation des véhicules, les États membres veillent tout particulièrement à ce que soient préservées l'objectivité et une haute qualité du contrôle.

Le reste du texte demeure inchangé.

⁽¹⁾ Voir page 5 du présent Journal officiel.

III

(Informations)

COMMISSION

Phare — Travaux de bâtiments

Avis d'appel d'offres lancé par le gouvernement d'Estonie pour des travaux financés par l'Union européenne dans le cadre du programme Phare multinational 1993

(96/C 193/07)

1. Intitulé du projet

Poste frontière de Narva, Estonie

2. Participation

La participation est ouverte, à égalité de conditions, à toutes les personnes physiques et morales ressortissantes des États membres de la Communauté européenne et de l'Albanie, de la Bulgarie, de l'Estonie, de la Hongrie, de la Lettonie, de la Lituanie, de la Pologne, de la Roumanie, de la République tchèque, de la République slovaque et de la Slovénie.

3. Objet

Construction du poste frontière de Narva, comprenant la construction d'un bâtiment de trois étages, des auvents et des bâtiments annexes. Également reconstruction du bâtiment existant de trois étages, construction des voies d'accès, des parkings, travaux de génie civil, d'environnement et de préparation du site.

Les travaux portent sur les quantités suivantes:

surface construite:

bâtiment de 3 étages: 420 m²,reconstruction du bâtiment actuel de 3 étages: 310 m²,auvents: 1 770 m²,bâtiment affecté aux contrôles: 825 m²;

travaux de terrassement:

creusement du sol: 1 470 m³,dont évacuation des terres: 1 000 m³,démolition et évacuation d'asphalte: 400 m³,creusement et évacuation des couches de fondation des routes: 4 440 m³,fourniture de matériaux de remblai minéral et terrassement: 550 m³;béton: 1 567 m³;

constructions métalliques: 176 t;

dont ouvrages en acier: 120 t,

éléments métalliques: 56 t.

4. Dossier d'appel d'offres

Le dossier d'appel d'offres complet peut être obtenu à partir du 12. 7. 1996 auprès de l'Administration centrale des douanes d'Estonie (Estonia National Customs Board), Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, télécopieur (372) 631 77 27, sur présentation d'une pièce justifiant le paiement d'une somme de 350 écus, au nom de l'Administration centrale des douanes d'Estonie, ou d'un montant équivalent en EEK pour les entrepreneurs estoniens.

5. Offre

Les offres, accompagnées d'une garantie de (montant en écus, égal à 2 % de l'estimation du contrat hors TVA), devront parvenir à l'administration centrale des douanes d'Estonie, au plus tard le 26. 8. 1996 (10.00), heure locale. Les enveloppes seront ouvertes en session publique le 26. 8. 1996 (11.00), heure locale, dans les locaux de l'Administration à Tallinn.