

Edizione
in lingua italiana

Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<i>I Comunicazioni</i>	
	Commissione	
96/C 193/01	ECU.....	1
96/C 193/02	Prezzi medi e prezzi rappresentativi dei tipi di vino da tavola sui differenti centri di commercializzazione	2
96/C 193/03	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco) ⁽¹⁾	3
96/C 193/04	Richiesta di investigazione di una concentrazione (Caso n. IV/M.784 — Kesko/Tuko) ⁽¹⁾	4
	<i>II Atti preparatori</i>	
	Commissione	
96/C 193/05	Proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽¹⁾	5
96/C 193/06	Proposta modificata di direttiva del Consiglio sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽¹⁾	31

IT

1

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

Numero d'informazione

Sommario (*segue*)

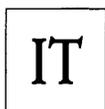
Pagina

III *Informazioni*

Commissione

96/C 193/07

Phare — Opere edilizie — Bando di gara d'appalto indetta dal governo dell'Estonia per lavori finanziati dall'Unione europea nel quadro del programma multinazionale Phare 1993 32



I

(Comunicazioni)

COMMISSIONE

ECU ⁽¹⁾

3 luglio 1996

(96/C 193/01)

Importo in moneta nazionale per una unità:

Franco belga e lussemburghese	39,4742	Marco finlandese	5,87676
Corona danese	7,38875	Corona svedese	8,39678
Marco tedesco	1,91774	Sterlina inglese	0,805655
Dracma greca	301,081	Dollaro USA	1,25424
Peseta spagnola	161,296	Dollaro canadese	1,70665
Franco francese	6,48193	Yen giapponese	138,744
Sterlina irlandese	0,786212	Franco svizzero	1,57470
Lira italiana	1928,73	Corona norvegese	8,17829
Fiorino olandese	2,15053	Corona islandese	84,3102
Scellino austriaco	13,4969	Dollaro australiano	1,60328
Scudo portoghese	197,042	Dollaro neozelandese	1,83637
		Rand sudafricano	5,43401

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

Nota: Presso la Commissione sono altresì in servizio una telescrivente a risposta automatica (al n. 21791) e un fax a risposta automatica (al n. 296 10 97) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

⁽¹⁾ Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU n. L 379 del 30. 12. 1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU n. L 189 del 4. 7. 1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU n. L 311 del 30. 10. 1981, pag. 1).

Prezzi medi e prezzi rappresentativi dei tipi di vino da tavola sui differenti centri di commercializzazione

(96/C 193/02)

[Stabiliti il 2 luglio 1996 in applicazione dell'articolo 30, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 822/87]

Centri di commercializzazione	ECU per % vol/hl	% del PO °	Centri di commercializzazione	ECU per % vol/hl	% del PO °
<i>R I Prezzo d'orientamento *</i>	3,828		<i>A I Prezzo d'orientamento *</i>	3,828	
Heraklion	nessuna quotazione		Atene	nessuna quotazione	
Patrasso	nessuna quotazione		Heraklion	nessuna quotazione	
Requena	nessuna quotazione		Patrasso	nessuna quotazione	
Reus	nessuna quotazione		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	nessuna quotazione (¹)		Almendralejo	nessuna quotazione	
Bastia	nessuna quotazione		Medina del Campo	nessuna quotazione (¹)	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	nessuna quotazione	
Montpellier	4,259	111 %	Villafranca del Penedès	nessuna quotazione	
Narbonne	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	nessuna quotazione (¹)	
Nîmes	4,236	111 %	Villarobleto	nessuna quotazione (¹)	
Perpignan	nessuna quotazione		Bordeaux	nessuna quotazione	
Asti	nessuna quotazione		Nantes	nessuna quotazione	
Firenze	nessuna quotazione (¹)		Bari	nessuna quotazione (¹)	
Lecce	nessuna quotazione		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	nessuna quotazione		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	nessuna quotazione	
Verona (per i vini locali)	5,787	151 %	Treviso	nessuna quotazione (¹)	
Prezzo rappresentativo	4,437	116 %	Prezzo rappresentativo	3,142	82 %
<i>R II Prezzo d'orientamento *</i>	3,828				
Heraklion	nessuna quotazione			ECU/hl	
Patrasso	nessuna quotazione				
Calatayud	nessuna quotazione		<i>A II Prezzo d'orientamento *</i>	82,810	
Falset	nessuna quotazione		Rheinpfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Jumilla	nessuna quotazione (¹)		Rheinhessen (Hügelland)	nessuna quotazione (¹)	
Navalcarnero	nessuna quotazione (¹)		La regione viticola della Mosella lussemburghese	nessuna quotazione	
Requena	nessuna quotazione		Prezzo rappresentativo	71,408	86 %
Toro	nessuna quotazione				
Villena	nessuna quotazione (¹)		<i>A III Prezzo d'orientamento *</i>	94,57	
Bastia	nessuna quotazione		Mosel-Rheingau	nessuna quotazione	
Brignoles	nessuna quotazione		La regione viticola della Mosella lussemburghese	nessuna quotazione	
Bari	nessuna quotazione		Prezzo rappresentativo	nessuna quotazione	
Barletta	nessuna quotazione				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	nessuna quotazione				
Taranto	nessuna quotazione				
Prezzo rappresentativo	4,186	109 %			
	ECU/hl				
<i>R III Prezzo d'orientamento *</i>	62,15				
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	nessuna quotazione (¹)				

(¹) Quotazione non presa in considerazione conformemente all'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 2682/77.

* Applicabile a decorrere dall'1. 2. 1995.

° PO = Prezzo d'orientamento.

Notifica preventiva di una concentrazione
(Caso n. IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco)

(96/C 193/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 25 giugno 1996 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio ⁽¹⁾. Per effetto di tale concentrazione le imprese Melitta Bentz KG, Munchen (Germania), Dow Europe SA, Horgen (Svizzera) e Dow Brands Inc., Indianapolis (USA), quest'ultima appartenente al gruppo «The Dow Chemical Company», acquisiscono ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del suddetto regolamento il controllo in comune dell'impresa Cofresco Frischhalteprodukte GmbH + Co KG (Germania) a seguito di acquisto di quote o azioni nella suddetta società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:

- Melitta Bentz KG: controllo del gruppo Melitta, produzione e vendita di prodotti per la casa;
- Dow Europe SA: pianificazione strategica degli affari e management delle imprese del gruppo Dow in Europa, Medio Oriente e Africa;
- Dow Brands Inc.: produzione e vendita di prodotti per la casa e di pellicole per l'imballaggio dei cibi;
- Dow Chemical Company: ricerca e sviluppo, produzione e vendita di prodotti chimici, materie plastiche, fibre sintetiche, prodotti per la pulizia della casa e contenitori plastici per la conservazione dei cibi.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per telefax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.734 — Melitta/Dow-Newco, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)
Direzione B — Task Force Fusioni
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bruxelles

⁽¹⁾ GU n. L 395 del 30. 12. 1989, pag. 1; versione rettificata: GU n. L 257 del 21. 9. 1990, pag. 13.

Richiesta di investigazione di una concentrazione**(Caso n. IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 25 giugno 1996 è pervenuta alla Commissione una richiesta delle autorità finlandesi in conformità all'articolo 22 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio ⁽¹⁾ per investigare l'acquisizione da parte della Kesko Oy, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del suddetto regolamento il controllo dell'impresa Tuko Oy a seguito di acquisto di azioni.
2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
 - Kesko: vendita all'ingrosso e al dettaglio di prodotti alimentari, di ferramenta e di altri prodotti;
 - Tuko: vendita all'ingrosso e al dettaglio di prodotti alimentari, di ferramenta e di altri prodotti.
3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la richiesta è stata effettuata in conformità con l'articolo 22 del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.
4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per telefax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.784 — Kesko/Tuko, al seguente indirizzo:

Commissione europea
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)
Direzione B — Task Force Fusioni
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bruxelles

(¹) GU n. L 395 del 30. 12. 1989, pag. 1; versione rettificata: GU n. L 257 del 21. 9. 1990, pag. 13.

II

(Atti preparatori)

COMMISSIONE

Proposta di direttiva del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(96/C 193/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(95) 415 def. — 95/0226(SYN)

(Presentata dalla Commissione l'8 settembre 1995)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

in cooperazione con il Parlamento europeo,

visto il parere del Comitato economico e sociale,

considerando che la direttiva 77/143/CEE del Consiglio, del 29 dicembre 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽¹⁾, è stata ripetutamente modificata nella sostanza; che, in occasione di nuove modifiche, è opportuno, per maggior chiarezza, codificare le direttive riunendole in un testo unico;

considerando che, nell'ambito della politica comune dei trasporti, la circolazione di alcuni tipi di veicoli nel territorio comunitario deve svolgersi nelle migliori condizioni, sia sul piano della sicurezza che su quello delle condizioni di concorrenza fra trasportatori dei diversi Stati membri;

considerando che l'intensificarsi della circolazione stradale e l'aumento dei pericoli e degli effetti nocivi che ne derivano pongono a tutti gli Stati membri problemi di sicurezza di natura e gravità analoghe;

considerando che le norme e i metodi di controllo attuali si differenziano da uno Stato membro all'altro, pregiudicando così la parità del livello di sicurezza e di qualità ecologica dei veicoli controllati in circolazione negli Stati membri; che tale situazione può inoltre influire sulle condizioni di concorrenza tra i vettori dei vari Stati membri;

considerando che da ciò deriva la necessità di armonizzare per quanto possibile la periodicità dei controlli e gli elementi da controllare obbligatoriamente;

primo considerando
direttiva 77/143/CEE (modificata)

secondo considerando
direttiva 77/143/CEE

terzo considerando
direttiva 91/225/CEE

quarto considerando
direttiva 77/143/CEE

⁽¹⁾ GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47, modificata da ultimo dalla direttiva 94/23/CE (GU n. L 147 del 14. 6. 1994, pag. 6).

considerando che il controllo da effettuare durante il ciclo di utilizzazione del veicolo dovrebbe essere relativamente semplice, rapido e poco costoso;

settimo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che occorre quindi che le norme e i metodi minimi comunitari per il controllo tecnico degli elementi di cui all'allegato II siano definiti da direttive particolari adottate dal Consiglio;

quarto considerando
direttiva 91/225/CEE

considerando che, a titolo transitorio, le norme nazionali restano d'applicazione per quanto riguarda i punti che non sono oggetto di direttive particolari;

quinto considerando
direttiva 91/225/CEE

considerando che è necessario poter adeguare rapidamente al progresso tecnico le norme e i metodi fissati nelle direttive particolari e, al fine di agevolare l'applicazione delle misure richieste al riguardo, instaurare una procedura di stretta collaborazione tra gli Stati membri e la Commissione nell'ambito di un comitato per l'adeguamento dei controlli tecnici al progresso tecnico;

sesto considerando
direttiva 91/225/CEE (prima frase)

considerando che, per quanto riguarda di dispositivi di frenatura, si ritiene prematuro fissare i valori relativi alla pressione pneumatica, ai tempi di riempimento, ecc., data la diversità delle apparecchiature e dei metodi di controllo in uso nella Comunità;

settimo considerando
direttiva 92/54/CEE (modificata)

considerando che si intende modificare ulteriormente la presente direttiva per includere una metodologia di controllo omogenea e più efficace;

ottavo considerando
direttiva 94/23/CE

considerando che, fino a quando non esistono procedure e metodi di controllo armonizzati, gli Stati membri possono basarsi sul proprio giudizio in merito alle procedure di controllo utilizzate per valutare se il veicolo considerato soddisfa i requisiti di frenatura;

quinto considerando
direttiva 94/23/CE

considerando che nel settore del controllo tecnico dei veicoli è unanimemente riconosciuto che il metodo di controllo applicato, in particolare a seconda che l'ispezione sia effettuata su veicolo carico, parzialmente carico o scarico, influisce sul grado di certezza degli esaminatori circa il corretto funzionamento dei dispositivi di frenatura;

sesto considerando
direttiva 94/23/CE

considerando che la fissazione di valori di riferimento relativi alla forza frenante in diverse condizioni di carico per ogni modello di veicolo contribuirebbe a ristabilire tale certezza e che la presente direttiva consente di effettuare controlli con tale metodo in alternativa ai controlli a fronte di valori minimi di efficienza per ciascuna categoria di veicoli;

settimo considerando
direttiva 94/23/CE

considerando che, per quanto riguarda i dispositivi di frenatura, il campo di applicazione della presente direttiva riguarda principalmente veicoli omologati ai sensi delle disposizioni della direttiva 71/320/CEE⁽²⁾, pur essendo riconosciuto che alcuni tipi di veicoli sono stati omologati secondo norme nazionali che possono differire dai requisiti della presente direttiva;

nono considerando
direttiva 94/23/CE (prima frase)

considerando che gli Stati membri possono estendere il controllo dei dispositivi di frenatura per includere categorie di veicoli o elementi non compresi nel campo d'applicazione della presente direttiva;

ottavo considerando
direttiva 92/54/CEE

considerando che gli Stati membri possono instaurare controlli più rigorosi o aumentarne la periodicità;

nono considerando
direttiva 92/54/CEE

considerando che la presente direttiva mira a mantenere le emissioni di scarico degli autoveicoli ad un livello moderato per la durata di vita utile degli autoveicoli stessi sottoponendo tali emissioni a un controllo periodico, nonché ad assicurare che i veicoli particolarmente inquinanti siano ritirati dalla circolazione fintantoché non si trovino in uno stato di manutenzione corretta;

terzo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che una cattiva regolazione ed un'insufficiente manutenzione del motore risultano pregiudizievoli per il motore stesso e per l'ambiente, dato il maggior inquinamento e il più elevato consumo di carburante che ne derivano;

ottavo e nono considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che è importante produrre mezzi di trasporto che rispettino l'ambiente;

considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione per compressione (motori diesel), la misurazione dell'opacità dei fumi è considerata un indicatore sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

decimo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che, per quanto riguarda i motori ad accensione a scintilla (motori a benzina) convenzionali, la misurazione delle emissioni di ossido di carbonio all'uscita del tubo di scarico dei veicoli, effettuata con motore al minimo, si ritiene dia un'indicazione sufficiente dello stato di manutenzione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni;

undicesimo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che la percentuale dei veicoli respinti al controllo tecnico a motivo delle emissioni di scarico rischia di essere elevata qualora i veicoli non siano stati sottoposti ad una manutenzione regolare;

dodicesimo considerando
direttiva 92/55/CEE

(²) Direttiva del Consiglio, del 26 luglio 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla frenatura di talune categorie di veicoli a motore e dei loro rimorchi (GU n. L 202 del 6. 9. 1971, pag. 37), modificata da ultimo dalla direttiva 91/422/CEE (GU n. L 233 del 22. 8. 1991, pag. 21).

considerando che per i veicoli dotati di motore a benzina le cui norme di omologazione prevedono la dotazione di sistemi perfezionati di controllo delle emissioni, quali marmitte catalitiche a circuito chiuso a tre vie e con regolazione a sonda lambda, le norme del controllo periodico delle emissioni saranno più severe che per i veicoli convenzionali;

tredicesimo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che gli Stati membri possono stabilire proprie norme di controllo per i veicoli considerati di interesse storico; che, nel riconoscere il diritto degli Stati membri di stabilire proprie norme per i veicoli storici, occorre precisare che tali norme non dovrebbero essere più severe di quelle cui il veicolo doveva essere conforme originariamente;

nono considerando
(ultima frase) (modificato)
e decimo considerando
direttiva 94/23/CE

considerando che si prevede di adattare gradualmente la presente direttiva per tener conto dei futuri sviluppi nel campo della costruzione degli autoveicoli miranti a facilitare l'ispezione durante il ciclo di utilizzazione dei medesimi, nonché dei progressi delle tecniche di controllo destinati a meglio riflettere le condizioni reali di impiego;

quattordicesimo considerando
direttiva 92/55/CEE

considerando che la direttiva 92/6/CEE del Consiglio⁽¹⁾ dispone il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di veicoli stradali;

considerando che i limitatori di velocità dovrebbero essere inseriti quanto prima nell'elenco degli elementi da sottoporre obbligatoriamente al controllo tecnico annuale al fine di assicurare, nei limiti del possibile, che i valori massimi armonizzati registrati sul dispositivo di limitazione della velocità di un dato veicolo non possano essere superati;

considerando che, attualmente, il funzionamento corretto dei limitatori di velocità viene controllato dagli Stati membri con qualsiasi sistema essi ritengano appropriato; che si intende armonizzare successivamente le procedure e le norme di prova;

considerando che la Commissione valuterà il corretto funzionamento dei limitatori di velocità in base all'esperienza effettiva e presenterà una relazione al Consiglio; che le conclusioni della relazione costituiranno la base per proporre, nel caso lo si ritenga necessario, altri requisiti relativi al controllo tecnico dei limitatori di velocità;

considerando che le prescrizioni relative ai taxi e alle ambulanze sono analoghe a quelle relative alle automobili private; che gli elementi da sottoporre a controllo possono essere simili, anche se la periodicità delle prove è diversa;

⁽¹⁾ Direttiva del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 27).

considerando che, visti gli effetti dell'azione nel settore e alla luce del principio di sussidiarietà, le misure comunitarie di cui alla presente direttiva sono necessarie per raggiungere l'obiettivo dell'armonizzazione delle norme relative al controllo tecnico, al fine di evitare distorsioni di concorrenza fra i trasportatori e di garantire che i veicoli siano regolati e sottoposti a manutenzione in modo corretto; che questi obiettivi non possono essere pienamente realizzati nell'ambito dei singoli Stati membri;

considerando che la presente direttiva non deve pregiudicare gli obblighi degli Stati membri relativamente ai termini di recepimento nel diritto interno e di attuazione che figurano nell'allegato III, parte B,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

CAPITOLO I

Disposizioni generali

Articolo 1

1. In ciascuno Stato membro i veicoli a motore immatricolati in tale Stato, nonché i loro rimorchi e semirimorchi, devono essere sottoposti ad un controllo tecnico periodico in conformità della presente direttiva e degli allegati I e II.

Articolo 1
77/143/CEE

2. Le categorie di veicoli da controllare, la periodicità del controllo tecnico e gli elementi da controllare obbligatoriamente sono indicati negli allegati I e II.

Articolo 2, paragrafo 1
77/143/CEE

Articolo 2

Il controllo tecnico ai sensi della presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato oppure da organismi o impianti da esso designati, che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza.

Articolo 4
77/143/CEE

Articolo 3

1. Gli Stati membri adottano i provvedimenti che ritengono necessari per dimostrare che il veicolo è stato sottoposto, con esito positivo, ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva.

Articolo 5, paragrafo 1
77/143/CEE

Tali provvedimenti sono comunicati agli Stati membri e alla Commissione.

Articolo 5, paragrafo 2
77/143/CEE

2. Ogni Stato membro riconosce l'attestato rilasciato da un altro Stato membro comprovante che un veicolo a motore immatricolato in quest'ultimo Stato, nonché il suo rimorchio o semirimorchio, sono stati sottoposti con esito positivo ad un controllo tecnico che sia conforme almeno alle disposizioni della presente direttiva, come se avesse esso stesso rilasciato detto attestato. Articolo 5, paragrafo 3
77/143/CEE
3. Gli Stati membri applicano le procedure appropriate per stabilire, per quanto possibile, che le prestazioni dei dispositivi di frenatura dei veicoli immatricolati nei rispettivi territori soddisfino i requisiti di cui alla presente direttiva. Articolo 2
94/23/CE

CAPITOLO II

Eccezioni e deroghe

Articolo 4

1. Gli Stati membri hanno la facoltà di escludere dal campo di applicazione della presente direttiva i veicoli delle forze armate e quelli delle forze dell'ordine. Articolo 2, paragrafo 2
77/143/CEE
2. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono escludere dal campo d'applicazione della presente direttiva o assoggettare a disposizioni speciali taluni veicoli utilizzati in condizioni eccezionali, nonché i veicoli che non utilizzano, o quasi, le pubbliche strade o sono temporaneamente ritirati dalla circolazione. Articolo 2, paragrafo 3
77/143/CEE
3. Gli Stati membri possono, previa consultazione della Commissione, stabilire proprie norme di controllo per quanto riguarda i veicoli considerati di interesse storico. Articolo 4
94/23/CE (modificato)

Articolo 5

- In deroga alle disposizioni degli allegati I e II, gli Stati membri possono: Articolo 3
77/143/CEE
- anticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio e, se necessario, sottoporre il veicolo a controllo prima della sua immatricolazione;
 - ridurre l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori;

- rendere obbligatorio il controllo tecnico dell'equipaggiamento opzionale;
- aumentare il numero degli elementi da controllare;
- estendere l'obbligo del controllo tecnico periodico ad altre categorie di veicoli;
- prescrivere ulteriori controlli speciali;
- prescrivere valori minimi di efficienza di frenatura più elevati e includere controlli a fronte di pesi a carico più elevati rispetto a quelli precisati nell'allegato II per i veicoli immatricolati nei rispettivi territori, purché tali requisiti non siano superiori a quelli previsti per l'omologazione originale del veicolo.

Articolo 3
94/23/CE

Articolo 6

1. In deroga alle disposizioni degli allegati I e II e fino alla data limite del 1° gennaio 1993, gli Stati membri possono:

Articolo 7, paragrafo 1
77/143/CEE

- posticipare la data del primo controllo tecnico obbligatorio,
- aumentare l'intervallo tra due successivi controlli tecnici obbligatori,
- ridurre il numero degli elementi da controllare,
- modificare le categorie di veicoli da sottoporre al controllo tecnico obbligatorio,

a condizione che, prima di tale data, tutti i veicoli commerciali leggeri di cui al punto 5 dell'allegato I siano soggetti all'obbligo del controllo tecnico conformemente alla presente direttiva.

e
Articolo 1, paragrafo 1
88/449/CEE (→ Articolo 7, paragrafo 2, 77/143/CEE)

Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, alla data del 26 luglio 1988 non esisteva un sistema di controllo tecnico analogo a quello previsto dalla presente direttiva, sino al 1° gennaio 1995 si applica il paragrafo 1.

2. Per quanto riguarda le automobili private di cui al punto 6 dell'allegato I, sino al 1° gennaio 1994 si applica il paragrafo 1.

Articolo 1, paragrafo 1
91/328/CEE (→ Articolo 7, paragrafo 3, 77/143/CEE)

Tuttavia, negli Stati membri in cui, per questa categoria di veicoli, al 31 dicembre 1991 non esisteva un sistema di controllo tecnico periodico analogo a quello previsto dalla presente direttiva, fino al 1° gennaio 1998 si applica il paragrafo 1.

CAPITOLO III

Disposizioni finali

Articolo 7

1. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, adotta le direttive particolari necessarie a definire le norme e i metodi minimi concernenti il controllo degli elementi di cui all'allegato II.

Articolo 1
91/225/CEE (→ Articolo 5a, paragrafo 1, 77/143/CEE)

2. Le modifiche che sono necessarie per l'adeguamento al progresso tecnico delle norme e dei metodi delle direttive particolari sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 8.

Articolo 1
91/225/CEE (→ Articolo 5a, paragrafo 2, 77/143/CEE)

Articolo 8

1. La Commissione è assistita da un comitato per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva sul controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, in appresso denominato «comitato», composto di rappresentanti degli Stati membri e presieduto da un rappresentante della Commissione.

Articolo 1
91/225/CEE (→ Articolo 5b, paragrafi 1 e 2, 77/143/CEE)

2. Il comitato stabilisce il suo regolamento interno.

3. Il rappresentante della Commissione sottopone al comitato un progetto delle misure da adottare. Il comitato formula il suo parere sul progetto entro un termine che il presidente può fissare in funzione dell'urgenza della questione in esame. Il parere è formulato alla maggioranza prevista all'articolo 148, paragrafo 2 del trattato per l'adozione delle decisioni che il Consiglio deve prendere su proposta della Commissione. Nelle votazioni in seno al comitato, ai voti dei rappresentanti degli Stati membri è attribuita la ponderazione fissata nell'articolo precitato. Il presidente non partecipa al voto.

Articolo 1
91/225/CEE (→ Articolo 5b, paragrafi 3 e 4, 77/143/CEE)

4. a) La Commissione adotta le misure previste qualora siano conformi al parere del comitato.

b) Se le misure previste non sono conformi al parere del comitato, o in mancanza di parere, la Commissione sottopone senza indugio al Consiglio una proposta in merito alle misure da prendere. Il Consiglio delibera a maggioranza qualificata.

Se il Consiglio non ha deliberato entro un termine di tre mesi a decorrere dalla data in cui gli è stata sottoposta la proposta, la Commissione adotta le misure proposte.

Articolo 9

1. La Commissione presenta al Consiglio, entro il 31 dicembre 1998, una relazione sull'attuazione del controllo tecnico delle automobili private, accompagnata dalle proposte necessarie, in particolare riguardo alla periodicità e al contenuto dei controlli.

Articolo 3
91/328/CEE

2. La Commissione esamina, al più tardi tre anni dopo l'introduzione del controllo regolare dei limitatori di velocità, se, in base all'esperienza acquisita in questo periodo, le prove stabilite sono sufficienti per individuare i limitatori di velocità difettosi o manomessi e se non sia necessario modificare le norme.

Articolo 10

Le direttive elencate nell'allegato III, parte A, sono abrogate, restando impregiudicato l'obbligo degli Stati membri per quanto riguarda i termini di recepimento e di attuazione stabiliti nell'allegato III, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate devono essere intesi come riferiti alla presente direttiva ed essere interpretati in conformità della tabella di corrispondenza che figura nell'allegato IV.

Articolo 11

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 1° gennaio 1996. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono adottate dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione le principali disposizioni di diritto interno da essi adottate per conformarsi alla presente direttiva.

Articolo 12

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

ALLEGATO I

Categorie di veicoli	Periodicità dei controlli	
1. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone e il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I, categoria 1 77/143/CEE
2. Veicoli a motore destinati al trasporto di merci il cui peso massimo autorizzato supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I, categoria 2 77/143/CEE
3. Rimorchi e semirimorchi il cui peso massimo autorizzato supera i 3 500 kg	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I, categoria 3 77/143/CEE
4. Taxi, ambulanze	Un anno dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni anno	Allegato I, categoria 4 77/143/CEE
5. Veicoli a motore, aventi almeno quattro ruote, destinati normalmente al trasporto di cose su strada, con un peso massimo autorizzato non superiore a 3 500 kg, eccetto i trattori e le macchine agricole	Quattro anni dopo la prima utilizzazione, successivamente ogni due anni	Articolo 1, paragrafo 2 88/449/CEE (→ Allegato I, categoria 5, 77/143/CEE)
6. Veicoli a motore destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, sedile del conducente escluso, non è superiore a otto	Quattro anni dopo la data della prima immatricolazione, successivamente ogni due anni	Articolo 1, paragrafo 2 91/328/CEE (→ Allegato I, categoria 6, 77/143/CEE)

ALLEGATO II

Il controllo deve essere effettuato almeno sugli elementi enumerati in appresso, purché essi si riferiscano all'equipaggiamento obbligatorio del veicolo sottoposto a controllo nello Stato membro interessato.	Nota introduttiva, paragrafo 1 77/143/CEE
I controlli contemplati nel presente allegato possono essere effettuati senza smontare i componenti del veicolo.	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE
Qualora il veicolo presenti difetti riguardanti gli elementi sottoposti a controllo enumerati in appresso, le autorità competenti degli Stati membri adottano una procedura che stabilisce le condizioni alle quali è autorizzata la circolazione del veicolo fino al superamento di un nuovo controllo tecnico.	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE
Gli Stati membri devono tuttavia controllare che i veicoli non conformi ai requisiti minimi relativi ai sistemi di frenatura e alle emissioni non circolino su strada.	

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 E 6

1. Dispositivi di frenatura		Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (→ punto 1 allegato II, 77/143/CEE)
Il controllo dei dispositivi di frenatura del veicolo verterà sui seguenti elementi. I risultati di prova ottenuti nel corso dei controlli dei dispositivi di frenatura devono corrispondere, per quanto possibile, ai requisiti tecnici di cui alla direttiva 71/320/CEE.		
<i>Elementi da controllare</i>	<i>Cause del difetto</i>	
1.1. Stato meccanico e funzionamento		Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.1. Assi degli eccentrici dei freni/leva del freno	— azionamento eccessivamente duro — usura del cuscinetto — usura eccessiva/gioco	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.2. Condizione e corsa del pedale del dispositivo di frenatura	— eccessiva corsa o insufficiente riserva di corsa — allentamento del freno reso difficile — superficie antistruciolo del pedale del freno manca, è mal fissata o consumata	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.3. Pompa a vuoto o compressore e serbatoi	— il tempo di riempimento del compressore è troppo lungo per assicurare una frenatura efficace — insufficiente pressione aria/vuoto per assicurare almeno due frenature ripetute dopo lo scatto del dispositivo d'avvertimento (o quando l'indicatore del manometro è sulla posizione di pericolo) — perdita d'aria che causa considerevole caduta di pressione, o udibile rumore di perdite d'aria	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.4. Indicatore di pressione, manometro dell'indicatore di pressione	— funzionamento difettoso dell'indicatore di pressione o del manometro	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.5. Valvola di controllo del freno a mano	— fessurata o danneggiata, eccessiva usura — funzionamento difettoso della valvola di controllo — mancanza di affidabilità a livello dell'azionamento dell'alberino o della valvola — tenuta difettosa o perdite nel sistema, elementi di giunzione mal fissati — funzionamento insoddisfacente	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.6. Freno di stazionamento, leva di comando, dispositivo di bloccaggio	— sistema di bloccaggio del freno a mano insufficiente — usura eccessiva a livello dell'asse della leva o del meccanismo di bloccaggio — corsa troppo lunga (cattiva regolazione)	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.7. Valvole di frenatura (valvole di fondo, valvole di scarico rapido, regolatori di pressione, ecc.)	— danneggiate, tenuta insufficiente (perdite d'aria) — eccessivo efflusso di olio dal compressore — fissaggio o supporto difettoso — efflusso di liquido del freno idraulico	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)

1.1.8. Giunti mobili di accoppiamento per freni di rimorchio	<ul style="list-style-type: none"> — rubinetti di isolamento o valvola a chiusura automatica difettosi — fissaggio o montaggio difettoso — tenuta insufficiente 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.9. Accumulatore o serbatoio di pressione	<ul style="list-style-type: none"> — danneggiato, corrosivo, tenuta insufficiente — dispositivo di spurgo inoperante — fissaggio inoperante o imperfetto 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.10. Dispositivo servofreno, cilindro principale del freno (sistemi idraulici)	<ul style="list-style-type: none"> — servofreno difettoso o inefficace — difettosità o mancanza di tenuta del cilindro principale del freno — cilindro principale del freno malsicuro — insufficiente quantità di liquido per freni — mancanza del cappuccio del serbatoio del cilindro principale — spia del liquido per freni illuminata o difettosa — cattivo funzionamento del segnale di avvertimento in caso di livello insufficiente del liquido 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.11. Condotti rigidi dei freni	<ul style="list-style-type: none"> — rischio di non funzionamento o di rottura — tenuta insufficiente (perdite) a livello dei condotti o dei giunti — danneggiamenti o eccessiva corrosione — cattiva installazione 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.12. Tubi flessibili dei freni	<ul style="list-style-type: none"> — rischio di non funzionamento o di rottura — danneggiamenti, punti di frizione, flessibili troppo corti o ritorti — tenuta insufficiente (perdite) a livello dei flessibili o dei giunti — eccessivo gonfiamento dei flessibili sotto pressione — porosità 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.13. Guarnizioni dei freni	<ul style="list-style-type: none"> — stato di avanzata usura — contaminazione (da olio, grasso, ecc.) 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.14. Tamburi dei freni, dischi dei freni	<ul style="list-style-type: none"> — usura fortemente avanzata, forte graffiatura superficiale, incrinature, fratture o altri difetti che compromettano la sicurezza — tamburi o dischi sporchi (olio, grasso, ecc.) — piatto fissato male 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.15. Cavi dei freni, tiranteria	<ul style="list-style-type: none"> — cavi danneggiati, flessione — usura o corrosione fortemente avanzata — mancanza di sicurezza a livello delle giunzioni di cavi tiranti — fissazione dei cavi insufficiente — qualsiasi ostacolo al libero movimento del sistema frenante — movimento anormale della tiranteria a seguito di imperfetta regolazione o di eccessiva usura 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)

1.1.16. Cilindri dei freni (ivi compresi i freni a molla e i cilindri idraulici)	<ul style="list-style-type: none"> — fessurati o danneggiati — non stagni — montaggio difettoso — stato di avanzata corrosione — corsa eccessiva del cilindro — rivestimento di protezione contro la polvere (cappuccio parapolvere) mancante o fortemente danneggiato 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.17. Correttore automatico di frenatura in funzione del carico	<ul style="list-style-type: none"> — giunzione difettosa — imperfetta regolazione — meccanismo grippato, non funzionante — mancante 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.18. Dispositivi di regolazione automatica	<ul style="list-style-type: none"> — movimento grippato o anormale a seguito di eccessiva usura o di imperfetta regolazione — funzionamento difettoso 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.1.19. Freno di rallentamento (per i veicoli dotati di tale dispositivo)	<ul style="list-style-type: none"> — cattivo montaggio o difetto degli accoppiatori — funzionamento difettoso 	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.2. Prestazioni ed efficienza del freno		Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.2.1. Prestazioni (graduale aumento fino allo sforzo massimo)	<ul style="list-style-type: none"> — sforzo di frenatura inadeguato su una o più ruote — sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota. In caso di prova di frenatura su strada, eccessiva deviazione del veicolo — frenatura non gradualmente moderabile (blocco) — tempo di risposta alla frenatura troppo lungo su una qualsiasi delle ruote — fluttuazione eccessiva dello sforzo di frenatura (dischi deformati o tamburi ovalizzati) 	Articolo 1 94/23/CE (*)
1.2.2. Efficienza	<ul style="list-style-type: none"> — coefficienti di frenatura in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse, ove praticabile, inferiore ai valori seguenti: 	Articolo 1 94/23/CE (*)

	<p>categoria 1: 50 % (*) categoria 2: 43 % (*) categoria 3: 40 % (*) categoria 4: 50 % categoria 5: 45 % (?) categoria 6: 50 %</p> <p>— o uno sforzo di frenatura inferiore ai valori di riferimento se specificati dal costruttore del veicolo per quell'asse (*)</p>	
1.3. Prestazioni ed efficienza del freno di soccorso (se basato su sistema separato)		Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.3.1. Prestazioni	<p>— freno(i) inoperante(i) su un lato</p> <p>— sforzo di frenatura della ruota meno frenata dell'asse inferiore al 70 % dello sforzo massimo dell'altra ruota</p> <p>— frenatura non gradualmente variabile (blocco)</p> <p>— sistema di frenatura automatico non funzionante nel caso di rimorchi</p>	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.3.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 50 % (?) delle prestazioni del freno di servizio di cui al punto 1.2.2 in relazione alla massa massima autorizzata o, per i semirimorchi, alla somma dei carichi autorizzati per asse	Articolo 1, paragrafo 1 94/23/CE (*)
1.4. Prestazioni ed efficienza del freno a mano (di stazionamento)		Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.4.1. Prestazioni	— freno non funzionante su un lato	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.4.2. Efficienza	— per tutte le categorie di veicoli, un coefficiente di frenatura inferiore al 16 % in relazione alla massa massima autorizzata o, per i veicoli a motore, inferiore al 12 % in relazione alla massa massima combinata del veicolo, a seconda di quale sia il valore più alto	Articolo 1 94/23/CE (*)
1.5. Prestazioni del sistema di rallentamento o del freno sullo scarico	<p>— efficacia non moderabile (sistema di rallentamento)</p> <p>— difettose</p>	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)
1.6. Sistema antibloccaggio dei freni	<p>— cattivo funzionamento del dispositivo di sicurezza</p> <p>— difettoso</p>	Articolo 1, paragrafo 1 92/54/CEE (*)

(*) 48 % per i veicoli della categoria 1 non muniti di ABS o omologati anteriormente al 1° ottobre 1991 (entrata in vigore del divieto della prima messa in circolazione senza omologazione europea di componente) (direttiva 88/194/CEE, GU n. L 92 del 9. 4. 1988, pag. 47).

(*) 45 % per i veicoli immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE (GU n. L 380 del 31. 12. 1985, pag. 1), a seconda di quale data sia posteriore.

(*) 43 % per i rimorchi immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE, sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE, a seconda di quale data sia posteriore.

(*) 50 % per i veicoli della categoria 5 immatricolati dopo il 1988 o dalla data di recepimento nella legislazione interna degli Stati membri della direttiva 71/320/CEE sull'omologazione, modificata dalla direttiva 85/647/CEE, a seconda di quale data sia posteriore.

(*) Il valore di riferimento per l'asse del veicolo è lo sforzo di frenatura (espresso in Newton) necessario per conseguire la forza di frenatura minima prescritta al peso del veicolo all'atto della presentazione al controllo.

(*) Per i veicoli delle categorie 2 e 5 le prestazioni minime del freno di soccorso saranno 2,2 m/s² (la direttiva 85/647/CEE non riguarda le prestazioni del freno di soccorso).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6	(**)
2. Sterzo e volante	2. Sterzo	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
2.1. Stato meccanico 2.2. Volante dello sterzo 2.3. Gioco dello sterzo	2.1. Stato meccanico 2.2. Gioco dello sterzo 2.3. Fissaggio del sistema di sterzo 2.4. Cuscinetti della ruota	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
3. Visibilità	3. Visibilità	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
3.1. Campo di visibilità 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro	3.1. Campo di visibilità 3.2. Vetri 3.3. Retrovisori 3.4. Tergicristallo 3.5. Lavavetro	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4. Luci, riflettori e circuito elettrico	4. Impianto elettrico	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione 4.1.4. Efficacia visiva	4.1. Proiettori abbaglianti e anabbaglianti 4.1.1. Stato e funzionamento 4.1.2. Orientamento 4.1.3. Commutazione	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.2. Luci di posizione e luci d'ingombro 4.2.1. Stato e funzionamento 4.2.2. Colore ed efficacia visiva	4.2. Stato e funzionamento, stato dei vetri protettivi, colore ed efficacia visiva 4.2.1. Luci di posizione 4.2.2. Luci di arresto 4.2.3. Indicatori luminosi di direzione 4.2.4. Proiettori di retromarcia 4.2.5. Proiettori fendinebbia 4.2.6. Dispositivo di illuminazione della targa 4.2.7. Catarifrangenti 4.2.8. Luci di segnalazione di veicolo fermo	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.3. Luci di arresto 4.3.1. Stato e funzionamento 4.3.2. Colore ed efficacia visiva		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.4. Indicatori luminosi di direzione 4.4.1. Stato e funzionamento 4.4.2. Colore ed efficacia visiva 4.4.3. Commutazione 4.4.4. Frequenza di lampeggiamento		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)

4.5. Proiettore fendinebbia anteriore e luce posteriore per nebbia		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.5.1. Posizione		
4.5.2. Stato e funzionamento		
4.5.3. Colore ed efficacia visiva		
4.6. Proiettori di retromarcia		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.6.1. Stato e funzionamento		
4.6.2. Colore ed efficacia visiva		
4.7. Dispositivo di illuminazione della targa di immatricolazione posteriore		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.8. Catarifrangenti — Stato e colore		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.9. Spie		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.10. Collegamenti elettrici tra il veicolo trainante e il rimorchio o il semirimorchio		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
4.11. Circuito elettrico		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni	5. Assi, ruote, pneumatici, sospensioni	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
5.1. Assi	5.1. Assi	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
5.2. Ruote e pneumatici	5.2. Ruote e pneumatici	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
5.3. Sospensioni	5.3. Sospensioni	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
6. Telaio ed elementi fissati al telaio	6. Telaio ed elementi fissati al telaio	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio	6.1. Telaio o cassone ed elementi fissati al telaio	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
6.1.1. Stato generale	6.1.1. Stato generale	
6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	6.1.2. Tubi di scappamento e silenziatori	
6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante	6.1.3. Serbatoi e tubi per carburante	
6.1.4. Caratteristiche geometriche e stato del dispositivo posteriore di protezione, autocarri	6.1.4. Supporto della ruota di scorta	
6.1.5. Supporto della ruota di scorta	6.1.5. Sicurezza del dispositivo di accoppiamento (se del caso)	
6.1.6. Dispositivo di accoppiamento dei veicoli trainanti, dei rimorchi e dei semirimorchi		

6.2. Cabina e carrozzeria 6.2.1. Stato generale 6.2.2. Fissaggio 6.2.3. Porte e serrature 6.2.4. Pavimento 6.2.5. Sedile del conducente 6.2.6. Predellini	6.2. Carrozzeria 6.2.1. Stato strutturale 6.2.2. Porte e serrature	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7. Altri equipaggiamenti	7. Altri equipaggiamenti	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.1. Cinture di sicurezza	7.1. Fissaggio del sedile del conducente	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.2. Estintori	7.2. Fissaggio della batteria	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.3. Serrature e dispositivi antifurto	7.3. Segnalatore acustico	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.4. Triangolo di segnalazione	7.4. Triangolo di segnalazione	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.5. Cassetta di pronto soccorso	7.5. Cinture di sicurezza 7.5.1. Sicurezza di montaggio 7.5.2. Stato delle cinture 7.5.3. Funzionamento	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.6. Cuneo(i) ferma ruota		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.7. Segnalatore acustico		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.8. Tachimetro		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
7.9. Tachigrafo (presenza e sigillatura) — se prescritto, controllare l'integrità del disco del tachigrafo prescritto dal regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio ⁽¹⁹⁾ — se prescritto, controllare se la circonferenza del pneumatico corrisponde ai dati indicati sul disco		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)

⁽¹⁹⁾ Regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU n. L 370 del 31. 12. 1985, pag. 8), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3688/92 della Commissione (GU n. L 374 del 22. 12. 1992, pag. 12).

<p>— ove praticabile, controllare che i sigilli del tachigrafo ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi</p>		
<p>7.10. Limitatori di velocità</p> <p>— ove possibile, controllare la presenza del limitatore di velocità, se prescritta dalla direttiva 92/6/CEE ⁽¹⁾</p> <p>— controllare l'integrità della piastrina del limitatore di velocità</p> <p>— ove praticabile, controllare che i sigilli del limitatore di velocità ed altri eventuali sistemi di protezione non siano stati indebitamente manomessi</p>		
<p>8. Effetti nocivi</p>	<p>8. Effetti nocivi</p>	<p>Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)</p>
<p>8.1. Rumori</p>	<p>8.1. Rumori</p>	<p>Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)</p>

(¹) Direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 27).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2, 3, 4, 5 E 6	
8.2. Emissioni di gas di scarico	Articolo 1, paragrafo 1 92/55/CEE (*)
<p>8.2.1. Autoveicoli con motore ad accensione a scintilla (benzina)</p> <p>a) Se le emissioni non sono controllate da un sistema perfezionato di controllo delle emissioni quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe e dispersioni; 2) se del caso, esame visivo del sistema di controllo delle emissioni, volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento indispensabile. <p>Dopo un ragionevole periodo di condizionamento del motore (tenendo conto delle raccomandazioni del costruttore), si procede a misurare il tenore di ossido di carbonio (CO) nel gas di scarico con motore al minimo (motore disinnestato).</p> <p>Il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere dichiarato dal costruttore del veicolo. Ove tale dato non sia disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non considerarlo un valore di riferimento, il tenore di CO nel gas di scarico non deve superare i valori seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> — per i veicoli immatricolati e messi in circolazione per la prima volta tra la data a partire dalla quale gli Stati membri hanno stabilito che tali veicoli debbano conformarsi alle disposizioni della direttiva 70/220/CEE⁽¹⁾ e il 1° ottobre 1986: 4,5 % vol.; — per i veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta dopo il 1° ottobre 1986: 3,5 % vol. <p>b) Se le emissioni sono controllate da un sistema perfezionato di controllo quale un convertitore catalitico a circuito chiuso a tre vie con regolazione a sonda lambda, ad esempio:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) esame visivo dell'impianto di scarico volto ad accertare l'assenza di fughe o dispersioni e la completezza di tutte le parti; 2) esame visivo del sistema di controllo delle emissioni volto ad accertare la presenza sul veicolo dell'equipaggiamento richiesto; 3) determinazione dell'efficienza del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli mediante misurazione del valore lambda e del tenore di CO nel gas di scarico in conformità del punto 4 o delle procedure proposte dal costruttore e approvate all'atto dell'omologazione. Il veicolo sarà sottoposto a un periodo di condizionamento del motore, conformemente alle raccomandazioni del costruttore del veicolo, per ciascuna delle prove; 4) emissioni all'uscita del tubo di scarico — valori limite: <ul style="list-style-type: none"> — misurazione con motore al minimo: <p>il tenore massimo ammissibile di CO nei gas di scarico deve essere quello dichiarato dal costruttore del veicolo. Qualora il dato relativo non sia disponibile, il tenore di CO non deve essere superiore a 0,5 % vol.;</p> — misurazione con motore al minimo accelerato, ad una velocità del motore (disinnestato) di almeno 2 000 min⁻¹: <p>tenore di CO: non superiore a 0,3 % vol.;</p> <p>lambda: ± 0,03 o conformemente alle specifiche del costruttore.</p> 	<p>Articolo 1, paragrafo 1 92/55/CEE (*)</p> <p style="text-align: right;">unità nuova</p>

(¹) Direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU n. L 76 del 9. 3. 1970, pag. 1; rettifica GU n. L 81 dell'11. 4. 1970, pag. 15), modificata da ultimo dalla direttiva 94/12/CE del Consiglio e del Parlamento europeo (GU n. L 100 del 19. 4. 1994, pag. 42).

8.2.2. Autoveicoli con motore ad accensione per compressione (diesel)

Misurazione dell'opacità delle emissioni di scarico in libera accelerazione (motore in folle, ovvero il motore viene accelerato dal regime minimo al regime massimo). Il livello di concentrazione non dovrà essere superiore a quello registrato sulla piastrina conformemente alla direttiva 72/306/CEE⁽¹³⁾. Ove tale dato non sia ancora disponibile o le autorità degli Stati membri preposte ai controlli decidano di non utilizzare tale valore come riferimento, non dovranno essere superati i seguenti valori limite del coefficiente di assorbimento per:

— motori diesel ad aspirazione naturale: $2,5 \text{ m}^{-1}$

— motori diesel a turbocompressione: $3,0 \text{ m}^{-1}$

oppure valori equivalenti in caso di impiego di un tipo di apparecchio diverso da quello utilizzato per l'omologazione CEE.

I veicoli immatricolati o messi in circolazione per la prima volta anteriormente al 1° gennaio 1980 sono esentati da tali requisiti.

Articolo 1, paragrafo 1
92/55/CEE (*)

8.2.3. Attrezzatura di controllo

Ai fini del controllo delle emissioni di scarico dei veicoli sono utilizzate apparecchiature atte a controllare accuratamente che i veicoli rispettino i valori limite prescritti o indicati dal costruttore.

Articolo 1, paragrafo 1
92/55/CEE (*)

8.2.4. Qualora, all'atto dell'omologazione CEE, un tipo di veicolo non abbia potuto rispettare i valori limite fissati dalla presente direttiva, gli Stati membri, sulla base di prove fornite dal costruttore, possono fissare valori limite più elevati per il tipo di veicolo in questione. Essi ne informano immediatamente la Commissione, la quale a sua volta ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 1, paragrafo 1
92/55/CEE (*)

⁽¹³⁾ Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU n. L 190 del 20. 8. 1972, pag. 1), modificata da ultimo dalla direttiva 89/491/CEE della Commissione (GU n. L 238 del 15. 8. 1989, pag. 43).

VEICOLI DELLE CATEGORIE 1, 2 E 3	VEICOLI DELLE CATEGORIE 4, 5 E 6	(**)
8.3. Eliminazione dei disturbi radio		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9. Controlli supplementari per i veicoli adibiti al trasporto pubblico di persone		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9.1. Uscita(e) di sicurezza (compresi i martelli per infrangere i cristalli), targhette indicatrici della(e) uscita(e) di sicurezza		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9.2. Riscaldamento		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9.3. Sistema di aerazione		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9.4. Disposizione dei sedili		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
9.5. Illuminazione interna		Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
10. Identificazione del veicolo	10. Identificazione del veicolo	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
10.1. Targa d'immatricolazione	10.1. Targa d'immatricolazione	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)
10.2. Numero del telaio	10.2. Numero del telaio	Articolo 1, paragrafo 3 88/449/CEE (*)

(*) → Stesso punto dell'allegato II della direttiva 77/143/CEE, modificata.

(**) Gli elementi da sottoporre a prova/controllo nei veicoli della categoria 4 (taxi e ambulanze) sono elencati nella colonna di sinistra, allegato II della direttiva 77/143/CEE.

ALLEGATO III, PARTE A

Direttive abrogate
(di cui all'articolo 10)

Direttiva 77/143/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e successive modifiche:

- Direttiva 88/449/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/225/CEE del Consiglio
- Direttiva 91/328/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/54/CEE del Consiglio
- Direttiva 92/55/CEE del Consiglio
- Direttiva 94/23/CE della Commissione

ALLEGATO III, PARTE B

Direttiva	Termine ultimo	
	di recepimento	di attuazione
77/143/CEE (GU n. L 47 del 18. 2. 1977, pag. 47)	31 dicembre 1977	31 dicembre 1977
88/449/CEE (GU n. L 222 del 12. 8. 1988, pag. 10)	27/28 luglio 1990	27/28 luglio 1990
91/225/CEE (GU n. L 103 del 23. 4. 1991, pag. 3)	1° gennaio 1992	1° gennaio 1992
91/328/CEE (GU n. L 178 del 6. 7. 1991, pag. 29)	1° luglio 1993	1° luglio 1993
92/54/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 63)	21/22 giugno 1993	21/22 giugno 1993
92/55/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 68)	21/22 giugno 1993	
per i veicoli di cui al punto 8.2.1 (a) dell'allegato II:		1° gennaio 1994
per i veicoli di cui al punto 8.2.2 (a) dell'allegato II:		1° gennaio 1996
per i veicoli di cui al punto 8.2.1 (b) dell'allegato II:		1° gennaio 1997
94/23/CE (GU n. L 147 del 14. 6. 1994, pag. 6)	1° gennaio 1997	1° gennaio 1997

ALLEGATO IV

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 1

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1						
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 1						
Articolo 2	Articolo 4						
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma	Articolo 5, paragrafo 1						
Articolo 3, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 5, paragrafo 2						
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 5, paragrafo 3						Articolo 2
Articolo 3, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 2						
Articolo 4, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 3						
Articolo 4, paragrafo 2							Articolo 4
Articolo 4, paragrafo 3							
Articolo 5 (trattini dal primo al sesto)	Articolo 3						
Articolo 5 (settimo trattino)							
Articolo 6, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 1	Articolo 1, paragrafo 1			Articolo 3
Articolo 6, paragrafo 2			Articolo 1	Articolo 3			
Articolo 7 paragrafi 1-2			Articolo 1				
Articolo 8, paragrafi 1-4			Articolo 1				
Articolo 9, paragrafo 1			Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafi 1-3	Articolo 5, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2			Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 5, paragrafo 2
Articolo 10	Articolo 6	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 5, paragrafo 1				
Articolo 11, paragrafo 1		Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 5, paragrafo 2			
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 8	Articolo 3	Articolo 3	Articolo 4	Articolo 3	Articolo 3	Articolo 6
Articolo 12							
Articolo 13							

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 2

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Allegato I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4 categoria 5 categoria 6	Allegato I categoria 1 categoria 2 categoria 3 categoria 4	Articolo 1, paragrafo 2		Articolo 1, paragrafo 2			

TABELLA DI CORRISPONDENZA N. 3

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Allegato II (*) nota introduttiva (1) nota introduttiva (2) nota introduttiva (3) nota introduttiva (4) punto 1 punto 1.2 punto 1.2.1 punto 1.2.2 punto 1.3 punto 1.3.1 punto 1.3.2 punto 1.4 punto 1.4.1 punto 1.4.2 punto 1.5 punto 1.6 punto 2 punto 7.8	Allegato II nota introduttiva (1)				Articolo 1, paragrafo 1 Articolo 1, paragrafo 1 Articolo 1, paragrafo 1 Articolo 1, paragrafo 1 Articolo 1, paragrafo 1 Articolo 1, paragrafo 1		Articolo 1 Articolo 1 Articolo 1
		Articolo 1, paragrafo 3					

Nuova direttiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
punto 7.9 (trattini dal primo al terzo)	Articolo 1, paragrafo 3						
punto 7.10 (trattini dal primo al terzo)		Articolo 1, paragrafo 3				Articolo 1, paragrafo 1	
punto 8							
punto 8.1							
punto 8.2							
punto 8.2.4							
punto 8.3							
punto 10.2		Articolo 1, paragrafo 3					

(*) NB: Nell'allegato II la categoria 4 (taxi e ambulanze) è trasferita dalla colonna di sinistra alla colonna di destra (insieme alle categorie 5 e 6).

Proposta modificata di direttiva del Consiglio sul ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al controllo tecnico dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(96/C 193/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

COM(96) 159 def. — 95/0226(SYN)

(Presentata dalla Commissione in applicazione dell'articolo 189 A, paragrafo 2 del trattato CE il 18 aprile 1996)

La proposta della Commissione presentata nel documento COM(95) 415 def. — 95/0226(SYN) (*) è modificata come segue:

TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE

TESTO MODIFICATO

Emendamento n. 1

Considerando 12 bis (nuovo)

considerando che gli Stati membri devono garantire, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, la qualità elevata e la regolarità del controllo tecnico dei veicoli;

Emendamento n. 2

Considerando 12 ter (nuovo)

considerando che la Commissione deve controllare l'applicazione pratica della presente direttiva e, a scadenze regolari, riferire al Parlamento europeo e al Consiglio in merito ai risultati;

Emendamento n. 3

Articolo 2

Il controllo tecnico ai sensi della presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato oppure da organismi o impianti da esso designati, che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza.

Il controllo tecnico ai sensi della presente direttiva deve essere effettuato dallo Stato o da organizzazioni pubbliche incaricate di tale compito oppure da organismi o impianti da esso designati, che agiscono sotto la sua diretta sorveglianza, compresi organismi privati debitamente autorizzati. In particolare, quando impianti designati quali centri di controllo tecnico dei veicoli operano anche come officine per la riparazione dei veicoli a motore, lo Stato membro garantisce l'obiettività e l'elevata qualità di tali controlli.

Il resto è immutato

(*) Vedi pag. 5 della presente Gazzetta ufficiale.

III

(Informazioni)

COMMISSIONE

Phare — Opere edilizie

Bando di gara d'appalto indetta dal governo dell'Estonia per lavori finanziati dall'Unione europea nel quadro del programma multinazionale Phare 1993

(96/C 193/07)

1. Titolo

Posto di frontiera di Narva, Estonia.

2. Partecipazione e origine

La partecipazione alla gara è aperta, a parità di condizioni, a tutte le persone fisiche e giuridiche degli Stati membri dell'Unione europea e dei paesi seguenti: Albania, Bulgaria, Estonia, Lettonia, Lituania, Polonia, Repubblica Ceca, Repubblica Slovacca, Romania, Slovenia e Ungheria.

3. Oggetto

La costruzione del posto di frontiera comprende: la costruzione di un edificio di 3 piani, di tettoie e di padiglioni ausiliari, la ricostruzione dell'edificio di 3 piani esistente, la costruzione di strade e parcheggi, opere d'ingegneria, la sistemazione del paesaggio e la preparazione del cantiere.

I lavori principali da realizzare sono i seguenti:

terreno sul quale sorgerà la costruzione:

edificio di 3 piani - 420 m²,

ricostruzione dell'edificio di 3 piani esistente - 310 m²,

tettoie - 1 770 m²,

edificio per il controllo doganale - 825 m²;

lavori di scavo:

scavo di terreno con vegetazione - 1 470 m³,

di cui da eliminare - 1 000 m³,

asfalto da demolire ed eliminare - 400 m³,

scavo ed eliminazione di terra da sotto piattaforme stradali e piazzali - 4 440 m³,

apporto di materiale minerale di riempimento e sua utilizzazione - 550 m³;

opere di cemento - 1 567 m³;

opere di metallo - 176 t;

costruzioni non strutturali in acciaio - 56 t,

costruzioni strutturali in acciaio - 120 t.

4. Fascicolo di gara

Il fascicolo di gara completo può essere ottenuto a partire dal 12. 7. 1996 presso il seguente indirizzo: Estonia National Customs Board, Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, telefax (372) 631 77 27, dietro prova del versamento di 350 ECU a nome dell'Estonian National Customs Board o dell'equivalente in EEK per gli imprenditori estoni.

5. Offerte

Le offerte, accompagnate da una cauzione di gara in ECU corrispondente almeno al 2 % del prezzo dell'offerta, al netto delle imposte (IVA), devono pervenire entro il 26. 8. 1996 (10.00), ora locale, all'Estonian National Customs Board. I plichi verranno aperti nel corso di una pubblica seduta il 26. 8. 1996 (11.00), ora locale, presso gli uffici dell'Estonian National Customs Board.