

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	Índice	Página
	I Comunicações	
	Comissão	
91/C 229/01	ECU — Taxa de juro aplicada pelo Fundo Europeu de Cooperação Monetária às suas operações em ecus para o mês de Setembro de 1991	1
91/C 229/02	Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos industriais originários dos países em vias de desenvolvimento	2
91/C 229/03	Comunicação da Comissão, no âmbito das disposições do Regulamento (CEE) nº 3832/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento	2
91/C 229/04	Alteração da lista dos estabelecimentos da Nova Zelândia aprovados para efeitos da importação de carnes frescas na Comunidade	3
91/C 229/05	Quadro recapitulativo dos concursos, publicados no <i>Suplemento do Jornal Oficial das Comunidades Europeias</i> , financiados pela Comunidade Económica Europeia, no âmbito do Fundo Europeu de Desenvolvimento (FED) ou do orçamento comunitário (Semana de 27 a 31 de Agosto de 1991)	3
	Tribunal de Justiça	
91/C 229/06	Processo C-192/91: Acção intentada, em 26 de Julho de 1991, pela Comissão das Comunidades Europeias contra a Irlanda	4

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
91/C 229/07	Processo C-195/91 P: Recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (Segunda Secção), de 29 de Maio de 1991, no processo T-12/90, Bayer AG contra Comissão das Comunidades Europeias, interposto em 29 de Julho de 1991 pela sociedade Bayer AG	4
<hr/>		
	II <i>Actos preparatórios</i>	
	Comissão	
91/C 229/08	Proposta de directiva do Conselho relativa aos dispositivos de limitação de velocidade de determinadas categorias de veículos a motor	5
<hr/>		
	III <i>Informações</i>	
	Comissão	
91/C 229/09	Anúncio de adjudicação da restituição à exportação de centeio para os países das zonas I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII, e as ilhas Canárias	28

I

(Comunicações)

COMISSÃO

Taxa de juro aplicada pelo Fundo Europeu de Cooperação Monetária às suas operações em ecus: 10,00 % para o mês de Setembro de 1991

ECU (¹)

3 de Setembro de 1991

(91/C 229/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e Franco luxemburguês	42,2627	Escudo português	175,868
Marco alemão	2,05387	Dólar dos Estados Unidos	1,18052
Florim neerlandês	2,31347	Franco suíço	1,80419
Libra esterlina	0,698038	Coroa sueca	7,45499
Coroa dinamarquesa	7,92484	Coroa norueguesa	8,02530
Franco francês	6,97924	Dólar canadiano	1,34603
Lira italiana	1532,67	Xelim austríaco	14,4496
Libra irlandesa	0,767769	Marco finlandês	4,99951
Dracma grega	227,002	Iene japonês	161,118
Peseta espanhola	127,917	Dólar australiano	1,51933
		Dólar neozelandês	2,06313

A Comissão dispõe actualmente de um telex de resposta automática que dá a cotação das moedas mais importantes. Este serviço funciona diariamente das 15 h 30 m às 13 h do dia seguinte.

Procedimento de utilização:

- chamar o telex nº 23789 em Bruxelas,
- dar o seu próprio número de telex,
- introduzir o código «cccc» que acciona o disparo do sistema de resposta automática, o qual transmite a seguir as cotações do ecu,
- não interromper a transmissão cujo término será automaticamente assinalado pelo código «ffff».

Nota: A Comissão possui igualmente um telex com um sistema de resposta automática (nº 21791) que fornece os dados diários para cálculo dos montantes compensatórios monetários no âmbito da aplicação da política agrícola comum.

(¹) Regulamento (CEE) nº 3180/78 do Conselho, de 18 de Dezembro de 1978 (JO nº L 379 de 30. 12. 1978, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 1971/89 (JO nº L 189 de 4. 7. 1989, p. 1).
 Decisão 80/1184/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1980 (Convenção de Lomé) (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 34).
 Decisão nº 3334/80/CECA da Comissão, de 19 de Dezembro de 1980 (JO nº L 349 de 23. 12. 1980, p. 27).
 Regulamento Financeiro, de 16 de Dezembro de 1980, relativo ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 23).
 Regulamento (CEE) nº 3308/80 do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980 (JO nº L 345 de 20. 12. 1980, p. 1).
 Decisão do Conselho dos Governadores do Banco Europeu de Investimento de 13 de Maio de 1981 (JO nº L 311 de 30. 10. 1981, p. 1).

Comunicação da Comissão, nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 a certos produtos industriais originários dos países em vias de desenvolvimento

(91/C 229/02)

Nos termos do nº 1 do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 3831/90 ⁽¹⁾, a Comissão comunica que foram esgotados os montantes fixos de direito nulo a seguir referidos:

Número de ordem	Designação das mercadorias	Origem	Montantes fixos de direito nulo (em ecus)	Data do esgotamento
10.0980	Bombas de ar ou de vácuo, compressores de ar ou de outros gases	Brasil	4 064 000	6. 8. 1991
10.0990	Máquinas de costura, excepto as de coser cadernos da posição 8440	Brasil	1 181 000	5. 8. 1991

Em relação às importações que excedam estes montantes serão cobrados os direitos normais da Pauta Aduaneira Comum.

⁽¹⁾ JO nº L 370 de 31. 12. 1990.

Comunicação da Comissão, no âmbito das disposições do Regulamento (CEE) nº 3832/90 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1990, relativo à aplicação das preferências pautais generalizadas para o ano de 1991 aos produtos têxteis originários dos países em vias de desenvolvimento

(91/C 229/03)

No âmbito das disposições do Regulamento (CEE) nº 3832/90 ⁽¹⁾, a Comissão comunica que os contingentes a seguir mencionados estão esgotados, uma vez que os revertimentos obrigatórios foram efectuados:

Número de ordem	Categoria	Origem	Montante do contingente	Data do esgotamento
40.0040 (1. 7.—31. 12. 1991)	4	Paquistão	941 500 peças	30. 7. 1991
40.0200 (1. 7.—31. 12. 1991)	20	Hong Kong	23 000 peças	29. 7. 1991

Em relação às importações que excedam estes montantes serão cobrados os direitos normais da Pauta Aduaneira Comum.

⁽¹⁾ JO nº L 370 de 31. 12. 1990.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Acção intentada, em 26 de Julho de 1991, pela Comissão das Comunidades Europeias contra a Irlanda

(Processo C-192/91)

(91/C 229/06)

Deu entrada, em 26 de Julho de 1991, no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, uma acção contra a Irlanda intentada pela Comissão das Comunidades Europeias, representada por Xavier Lewis, membro do seu serviço jurídico, na qualidade de agente, com domicílio escolhido no Luxemburgo no gabinete de Guido Berardis, membro do seu serviço jurídico, Centro Wagner, Kirchberg.

A demandante conclui pedindo que o Tribunal se digne:

1. Declarar que, ao não adoptar as leis, regulamentos e medidas administrativas necessárias para dar cumprimento à Directiva 85/374/CEE do Conselho, de 25 de Julho de 1985, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-membros em matéria de responsabilidade decorrente dos produtos defeituosos, e/ou ao não informar de imediato a Comissão desse facto, a Irlanda não cumpriu as obrigações que lhe incumbem por força dessa directiva, em especial do seu artigo 19º, e do Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia.
2. Condenar a Irlanda nas despesas.

Fundamentos e principais argumentos:

O carácter obrigatório dos artigos 189º, terceiro parágrafo, e 5º, primeiro parágrafo, do Tratado CEE impõe aos Estados-membros a obrigação de darem cumprimento às directivas. Embora o prazo para cumprimento, fixado no artigo 19º da Directiva 85/374/CEE, tenha expirado em 30 de Julho de 1988, o Governo irlandês não adoptou a legislação adequada ou, pelo menos, não forneceu à Comissão qualquer informação de que o tenha feito.

Recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comunidades Europeias (Segunda Secção), de 29 de Maio de 1991, no processo T-12/90, Bayer AG contra Comissão das Comunidades Europeias, interposto em 29 de Julho de 1991 pela sociedade Bayer AG

(Processo C-195/91 P)

(91/C 229/07)

Deu entrada, em 29 de Julho de 1991, no Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, um recurso do acórdão do Tribunal de Primeira Instância das Comuni-

dades Europeias (Segunda Secção) de 29 de Maio de 1991, no processo T-12/90, Bayer AG contra Comissão das Comunidades Europeias, interposto em 29 de Julho de 1991 pela sociedade Bayer AG, representada pelos advogados Deringer, Tessin, Herrman e Sedemund, Heumarkt 14, D-W-5000 Köln 1, com domicílio escolhido no Luxemburgo no escritório do advogado Aloyse May, 31, Grand-rue, BP 282, L-2012 Luxembourg.

A recorrente conclui pedindo que o Tribunal de Justiça se digne:

- anular a decisão do Tribunal de Primeira Instância de 29 de Maio de 1991 (processo T-12/90) (¹), incluindo a parte relativa às despesas,
- condenar a recorrida nas despesas resultantes do incidente processual relativo à admissibilidade do recurso, e
- decidir quanto ao mérito, bem como quanto às despesas posteriores, dando provimento aos pedidos formulados pela recorrente na primeira instância; subsidiariamente, mandar baixar os autos para decisão ao Tribunal de Primeira Instância.

Fundamentos e principais argumentos

- O acórdão objecto do recurso ignora o facto de a obrigação de respeitar rigorosamente os prazos de recurso implica correlativamente, para a Comissão, a obrigação de cumprir estritamente o processo de notificação. Este acórdão priva de sentido o artigo 10º do Regulamento nº 99/63/CEE, que se destina a proteger os cidadãos da Comunidade, e viola os princípios da confiança legítima e da regularidade formal dos processos de notificação.
- Violação do disposto no artigo 42º, segundo parágrafo, do Estatuto do Tribunal de Justiça: contrariamente ao que afirma o acórdão objecto do recurso, quando é examinada a existência de um caso fortuito, o facto de existir culpa dos empregados de uma parte só lhe é imputável se puder ser acusada de falta de diligência na escolha do seu pessoal, de falta de vigilância deste ou de um defeito de organização interna.
- Contrariamente ao acórdão objecto do recurso, a jurisprudência do Tribunal de Justiça não subordina a admissão de um erro desculpável à existência de uma falta muito mais grave por parte de uma instituição comunitária.

(¹) JO nº C 165 de 25. 6. 1991, p. 16.

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho relativa aos dispositivos de limitação de velocidade de determinadas categorias de veículos a motor

(91/C 229/08)

COM(91) 240 final — SYN 349

(Apresentada pela Comissão em 24 de Julho de 1991)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100ºA,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que é importante adoptar as medidas destinadas a estabelecer progressivamente o mercado interno durante um período que termina em 31 de Dezembro de 1992; que o mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual a livre circulação das mercadorias, das pessoas, dos serviços e dos capitais é assegurada;

Considerando que os requisitos técnicos exigidos para os veículos a motor pelas legislações nacionais respeitam, nomeadamente, a limitação da velocidade de determinadas categorias de veículos;

Considerando que esses requisitos diferem de um Estado-membro para outro; que daí resulta a necessidade de que sejam adoptados os mesmos requisitos por todos os Estados-membros, quer em complemento quer em substituição das suas regulamentações actuais, tendo em vista nomeadamente permitir a aplicação, para cada modelo de veículo, do processo de recepção CEE que é objecto da Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veícu-

los a motor e seus reboques ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 87/403/CEE ⁽²⁾;

Considerando que, tendo em vista o melhoramento da segurança rodoviária e a redução da gravidade dos ferimentos causados por acidentes com veículos pesados de mercadorias e com autocarros, se considera necessário com toda a urgência montar dispositivos de limitação de velocidade nessas categorias de veículos a motor;

Considerando que, em termos de ambiente e de economia de energia, se pode obter uma redução da poluição atmosférica e do consumo de combustível;

Considerando que, em todos os casos em que o Conselho confere poderes à Comissão para aplicar regras estabelecidas no sector dos veículos a motor, é adequado prever um processo de consulta prévia entre a Comissão e os Estados-membros no âmbito de um comité consultivo,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

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

— «veículo», qualquer veículo a motor das categorias M₃, N₃ e N₂, de massa máxima autorizada superior a 10 toneladas, definido no anexo I da Directiva 70/156/CEE, destinado a transitar na estrada, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/h,

⁽¹⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

⁽²⁾ JO nº L 220 de 8. 8. 1987, p. 44.

- «dispositivo de limitação de velocidade», um limitador de velocidade ao qual pode ser concedida a recepção como unidade técnica separada na acepção do artigo 9ºA da Directiva 70/156/CEE.

Artigo 2º

Os Estados-membros não podem recusar:

- a recepção CEE ou a recepção de âmbito nacional de um veículo nem recusar ou proibir a venda, matrícula, entrada em circulação ou em serviço de um veículo por motivos relacionados com a instalação nesse veículo de dispositivos de limitação de velocidade,
- a recepção CEE ou a recepção de âmbito nacional como unidade técnica de um dispositivo de limitação de velocidade nem proibir a venda ou utilização de um dispositivo de limitação de velocidade se forem satisfeitos os requisitos dos anexos da presente directiva.

Artigo 3º

As alterações necessárias para adaptarem os requisitos dos anexos da presente directiva ao progresso técnico serão adoptadas pela Comissão de acordo com o processo estabelecido no artigo 4º

Artigo 4º

A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 12º da Directiva 70/156/CEE.

O representante da Comissão submete à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emite o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta. A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como tomou em consideração o seu parecer.

Artigo 5º

Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Outubro de 1992. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Sempre que os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou serem acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

Artigo 6º

A partir de 1 de Outubro de 1993, os Estados-membros:

- deixam de poder emitir o documento previsto no nº 1, terceiro travessão, do artigo 10º da Directiva 70/156/CEE, em relação a um modelo de veículo cujos dispositivos de limitação de velocidade não correspondam às prescrições da presente directiva,
- devem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo cujos dispositivos de limitação de velocidade não correspondam às prescrições da presente directiva.

Artigo 7º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

ANEXO I

1. Âmbito

- 1.1. A presente directiva aplica-se a dispositivos de limitação de velocidade, submetidos a recepção CEE como unidades técnicas separadas para veículos a motor, e à instalação, nos veículos a motor descritos no artigo 1º, desses dispositivos recepcionados ou de sistemas semelhantes de limitação de velocidade que cumpram os requisitos dos anexos da presente directiva.

Os veículos a motor cuja velocidade máxima, por construção, seja inferior à velocidade estabelecida prescrita no ponto 7.2.1 para determinadas categorias de veículos, não precisam de ser equipados com dispositivos ou sistemas de limitação de velocidade.

O objectivo da presente directiva consiste em limitar a um valor especificado a velocidade máxima em estrada de veículos pesados de mercadorias e de transporte de passageiros. Isto é conseguido através de um dispositivo de limitação de velocidade ou de um sistema a bordo de limitação de velocidade cuja função primária consista em controlar a alimentação de combustível ao motor.

2. Definições

- 2.1. Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por:
- 2.2. «*Velocidade-limite V*», a velocidade máxima do veículo tal que a respectiva concepção ou equipamento não permite uma resposta após uma acção positiva sobre o comando do acelerador.
- 2.3. «*Velocidade estabelecida*», a velocidade média pretendida do veículo ao operar numa condição estabilizada.
- 2.4. «*Velocidade estabilizada*», a velocidade do veículo ao operar nas condições especificadas no ponto 1.1.4.2.3 do anexo III.
- 2.5. «*Dispositivo de limitação de velocidade*», um dispositivo cuja função primária consiste em controlar a alimentação de combustível ao motor de modo a limitar a velocidade do veículo ao valor especificado.
- 2.6. «*Massa sem carga*», a massa do veículo em ordem de marcha, incluindo o líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas e roda de reserva a bordo, quando aplicável.
- 2.7. «*Modelo de veículo*», os veículos que não apresentam entre si diferenças essenciais em relação aos seguintes pontos:
- 2.7.1. Marca e tipo do sistema ou do dispositivo de limitação de velocidade, se existir;
- 2.7.2. Gama de velocidades em que o limite pode ser estabelecido dentro da gama estabelecida para o veículo ensaiado,
- 2.7.3. Razão potência máxima do motor/massa sem carga inferior ou igual à do veículo ensaiado,
- 2.7.4. Maior relação entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo, na relação mais alta da caixa de velocidades, inferior à do veículo ensaiado.
- 2.8. «*Tipo de dispositivo de limitação de velocidade*», os dispositivos de limitação de velocidade que não apresentam entre si diferenças essenciais em relação a características tais como:
- marca e tipo do dispositivo,
 - gama de valores de velocidade dentro da qual o dispositivo de limitação de velocidade pode ser regulado,
 - método utilizado para controlar a alimentação de combustível do motor.

3. Pedido de recepção CEE do veículo

- 3.1. O pedido de recepção de um modelo de veículo no que diz respeito à limitação de velocidade deve ser apresentado pelo fabricante do veículo ou pelo seu mandatário.
- 3.2. O pedido será acompanhado pelos documentos a seguir mencionados, em triplicado, e pelo seguinte:
 - 3.2.1. Uma descrição pormenorizada do modelo de veículo e das partes do veículo relacionadas com a limitação de velocidade, incluindo os pormenores e os documentos referidos no apêndice 1 do anexo II.
 - 3.2.2. Um veículo representativo do modelo a recepcionar deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela condução dos ensaios de recepção.
 - 3.2.3. Um veículo que não inclua todos os componentes inerentes ao modelo pode ser aceite para os ensaios desde que o requerente possa demonstrar à autoridade competente que a ausência dos componentes omitidos não tem efeitos sobre os resultados das verificações, no que diz respeito aos requisitos da presente directiva.
- 3.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para assegurar verificações efectivas sobre a conformidade de produção antes da concessão da recepção CEE.

4. Recepção CEE

- 4.1. Se o veículo apresentado a recepção nos termos da presente directiva satisfizer os requisitos do ponto 7 a seguir, a recepção desse modelo de veículo será concedida.

A notificação da recepção ou da extensão ou recusa da recepção de um modelo de veículo nos termos da presente directiva será enviada aos Estados-membros através da ficha cujo modelo consta do apêndice 2 do anexo II da presente directiva.

- 4.2. Será atribuído um número de recepção a cada modelo recepcionado. O mesmo Estado-membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

5. Pedido de recepção CEE como unidade técnica de um dispositivo de limitação de velocidade

- 5.1. O pedido de recepção CEE de um dispositivo de limitação de velocidade como unidade técnica deve ser apresentado pelo fabricante do dispositivo ou pelo seu mandatário.
- 5.2. O pedido relativo a cada tipo de dispositivo de limitação de velocidade deve ser acompanhado por:
 - 5.2.1. Documentação em triplicado com uma descrição das características técnicas do dispositivo e do método da sua instalação em cada marca e modelo de veículo no qual o dispositivo está destinado a ser instalado.
 - 5.2.2. Cinco amostras do tipo de dispositivo: as amostras devem ser marcadas clara e indelevelmente com a firma ou marca do requerente e a designação do tipo.
 - 5.2.3. Um veículo ou um motor (no caso de ensaio em banco) equipado com o dispositivo de limitação de velocidade a ser recepcionado, escolhido pelo requerente de acordo com o serviço técnico responsável pela condução dos ensaios de recepção.

- 5.3. A autoridade competente deve verificar a existência de disposições satisfatórias para assegurar o controlo efectivo da conformidade da produção do dispositivo de limitação de velocidade antes da concessão da recepção.

6. Recepção

- 6.1. Se o dispositivo de limitação de velocidade apresentado a recepção nos termos da presente directiva satisfizer os requisitos do ponto 7 a seguir, a recepção desse tipo de dispositivo será concedida.
- 6.2. Será atribuído um número de recepção a cada tipo de dispositivo de limitação de velocidade recepcionado. Os seus primeiros dois algarismos (00 para a directiva na sua forma original) indicarão a série das alterações que inclui as alterações técnicas principais mais recentes introduzidas na directiva na altura da emissão da recepção. O mesmo Estado-membro não pode atribuir o mesmo número a outro tipo de dispositivo de limitação de velocidade.
- 6.3. A notificação da recepção ou da extensão ou recusa da recepção de um tipo de dispositivo de limitação de velocidade nos termos da presente directiva será enviada aos Estados-membros através da ficha cujo modelo consta do apêndice 4 do anexo II da presente directiva.
- 6.4. A cada dispositivo de limitação de velocidade conforme com um tipo de dispositivo recepcionado ao abrigo da presente directiva será afixado, de modo conspícuo e num lugar facilmente acessível especificado na ficha de recepção, uma marca comunitária de recepção consistindo de:
- 6.4.1. Um rectângulo contendo no seu interior a letra «e» seguida pelo número ou grupo de letras distintivo do país que concedeu a recepção.
- 6.4.2. O número de recepção, indicado na ficha de recepção CEE (ver apêndice 4 do anexo II), próximo do rectângulo da marca de recepção.
- 6.5. A marca de recepção deve ser claramente legível e indelével.
- 6.6. O apêndice 5 do anexo II da presente directiva dá um exemplo de disposição da marca de recepção.

7. Requisitos

7.1. Generalidades

- 7.1.1. O dispositivo de limitação de velocidade deve ser tal que o veículo, em utilização normal e apesar das vibrações às quais possa estar sujeito, satisfaz as disposições da presente directiva. O dispositivo deve ser concebido, construído e montado de tal modo que permita que o veículo satisfaça, em utilização normal e com ele equipado, as disposições da presente directiva.
- 7.1.2. Em especial, o dispositivo de limitação de velocidade do veículo deve ser concebido, construído e montado de tal modo que resista à corrosão e aos fenómenos de envelhecimento aos quais possa estar exposto e às tentativas de modificação da regulação.
- 7.1.2.1. O limiar de limitação não deve ser susceptível, em caso algum, de ser aumentado ou removido temporária ou permanentemente nos veículos em utilização. A inviolabilidade deve ser demonstrada ao serviço técnico com documentação que analise o modo de falha no qual o sistema será globalmente examinado.

A análise deve mostrar, tendo em conta os diferentes estados tomados pelo sistema, as consequências de uma modificação dos estados de entrada ou de saída sobre o funcionamento, as possibilidades de obter essas modificações por falhas ou violação voluntária e a possibilidade da sua ocorrência. O nível de análise será sempre o correspondente à primeira falha.

- 7.1.2.2. A função de limitação de velocidade, o dispositivo de limitação de velocidade e as conexões necessárias para a sua operação, excepto as essenciais para o funcionamento do veículo, devem poder ser protegidas de ajustamentos não autorizados ou da interrupção de abastecimento de energia pela utilização de dispositivos de selagem e/ou a necessidade de utilizar ferramentas especiais.
- 7.1.3. A função de limitação de velocidade e o dispositivo de limitação de velocidade não devem actuar o sistema de travagem de serviço do veículo. Pode ser incorporado um travão permanente (por exemplo, um retardador) apenas se operar após a função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade ter restringido a alimentação de combustível para a posição correspondente ao débito de combustível mínimo.
- 7.1.4. A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade devem ser tais que não afectem a velocidade do veículo na estrada se for aplicada uma acção positiva sobre o acelerador quando o veículo estiver a rodar à sua velocidade estabelecida.
- 7.1.5. A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade podem permitir o comando normal pelo acelerador para fins de mudança de relação de caixa de velocidade.
- 7.1.6. Nenhuma avaria deve resultar num aumento da potência do motor acima da exigida pela posição do acelerador do condutor.
- 7.1.7. A função de limitação de velocidade deve ser obtida independentemente do comando do acelerador utilizado, se existir mais do que um desses comandos que possa ser alcançado a partir da posição sentada do condutor.
- 7.1.8. A função de limitação de velocidade ou o dispositivo de limitação de velocidade devem operar satisfatoriamente no seu ambiente electromagnético sem perturbações electromagnéticas inaceitáveis para com qualquer peça nesse ambiente.
- 7.1.9. Todos os componentes necessários para a operação completa da limitação de velocidade ou do dispositivo de limitação de velocidade devem ser alimentados em energia sempre que o veículo estiver a rodar.
- 7.2. *Requisitos especiais*
- 7.2.1. A velocidade-limite V será ajustada nos seguintes valores para as diferentes categorias de veículos a motor:
- categoria M_3 e N_2 de massa máxima autorizada superior a 10 toneladas:
 $V_{set} = 100 \text{ km/h}$,
 - categoria N_3 :
 $V_{set} = 80 \text{ km/h}$.
- 7.2.2. Esta limitação de velocidade pode ser conseguida quer através da instalação nos veículos a motor de dispositivos de limitação de velocidade recepcionados CEE quer através de sistemas semelhantes a bordo dos veículos satisfazendo a mesma função de limitação de velocidade.
- 7.2.3. A velocidade estabelecida deve ser indicada numa placa numa posição conspícua no habitáculo do condutor de cada veículo.

8. Ensaio

Os ensaios de limitação de velocidade a que o veículo ou o dispositivo de limitação de velocidade apresentado a recepção CEE é submetido, bem como os comportamentos funcionais requeridos, estão descritos no anexo III da presente directiva.

A pedido do fabricante e com o acordo da autoridade de recepção, os veículos cuja velocidade máxima calculada não limitada não exceda a velocidade estabelecida definida para esses veículos podem ser objecto de isenção dos ensaios referidos no anexo III, desde que sejam satisfeitos os requisitos da presente directiva.

9. **Modificação do modelo de veículo ou do tipo do dispositivo de limitação de velocidade e extensão da recepção CEE**
- 9.1. Qualquer modificação do modelo de veículo ou do tipo do dispositivo de limitação de velocidade deve ser notificada à autoridade administrativa que recepcionou o modelo do veículo. Essa autoridade pode então:
- 9.1.1. Considerar que as modificações introduzidas não são susceptíveis de terem um efeito adverso apreciável e que, em qualquer caso, o veículo ou o dispositivo de limitação de velocidade satisfaz ainda os requisitos, ou
- 9.1.2. Exigir um novo relatório de ensaio do serviço técnico responsável pela condução dos ensaios.
- 9.2. A confirmação ou a recusa da recepção, especificando a modificação, deve ser comunicada aos Estados-membros pelo processo especificado no ponto 4.1 acima.
- 9.3. A autoridade competente que emita uma extensão de recepção deve atribuir um número de série a cada ficha de comunicação estabelecida para tal extensão.
10. **Conformidade da produção**
- 10.1. Os veículos ou os dispositivos de limitação de velocidade recepcionados ao abrigo da presente directiva devem ser fabricados de modo a estarem conformes ao modelo ou ao tipo recepcionado, satisfazendo os requisitos estabelecidos no ponto 7.
- 10.2. Para verificar que os requisitos do ponto 10.1 são satisfeitos, devem ser realizadas verificações adequadas da produção.
- 10.3. O portador da recepção deve, em especial:
- 10.3.1. Assegurar a existência de procedimentos relativos ao controlo efectivo da qualidade do veículo ou do dispositivo de limitação de velocidade.
- 10.3.2. Ter acesso ao equipamento de ensaio necessário para verificar a conformidade de cada modelo ou tipo recepcionado.
- 10.3.3. Assegurar que os dados dos ensaios sejam registados e que os documentos anexados se mantenham disponíveis durante um período a determinar de acordo com a autoridade administrativa.
- 10.3.4. Analisar os resultados de cada tipo de ensaio, para verificar e assegurar a consistência das características do veículo ou do dispositivo de limitação de velocidade, tomando em consideração variações admissíveis na produção industrial.
- 10.3.5. Assegurar que, para cada modelo de veículo ou tipo de dispositivo de limitação de velocidade, são efectuados verificações e ensaios em número suficiente de acordo com os procedimentos aprovados pela autoridade competente.
- 10.3.6. Assegurar que qualquer conjunto de amostras ou peças de ensaio que evidenciem não conformidade no tipo de ensaio em questão dê origem a uma nova recolha de amostras e a novos ensaios. Devem ser dados todos os passos necessários para restabelecer a conformidade da produção correspondente.
- 10.4. A autoridade competente que tiver concedido a recepção pode verificar em qualquer ocasião os métodos de controlo da conformidade aplicados em cada unidade de produção.
- 10.4.1. Durante cada inspecção, os registos dos ensaios e da produção devem ser apresentados ao inspector.

- 10.4.2. O inspector pode seleccionar aleatoriamente amostras a serem ensaiadas no laboratório do fabricante. O número mínimo de amostras pode ser determinado de acordo com os resultados das próprias verificações do fabricante.
- 10.4.3. Se o nível da qualidade não parecer satisfatório ou se parecer ser necessário verificar a validade dos ensaios efectuados em aplicação do ponto 10.4.2., o inspector deve seleccionar amostras a serem enviadas ao serviço técnico que conduziu os ensaios de recepção.
- 10.4.4. A autoridade competente pode efectuar qualquer ensaio prescrito na presente directiva.

A frequência normal das inspecções autorizadas pela autoridade competente será de uma de dois em dois anos. No caso de se obterem resultados não satisfatórios durante uma dessas inspecções, a autoridade competente deve assegurar que sejam dados todos os passos necessários no sentido de restabelecer a conformidade da produção tão rapidamente quanto possível.

11. Penalidades por não conformidade da produção

- 11.1. A recepção concedida a um modelo de veículo ou a um tipo do dispositivo de limitação de velocidade nos termos da presente directiva pode ser retirada se os requisitos estabelecidos no ponto 7 acima não forem satisfeitos.
- 11.2. Se um Estado-membro retirar uma recepção CEE que tiver concedido anteriormente, deve desse facto notificar imediatamente os outros Estados-membros através de uma cópia da ficha de recepção CEE de acordo com o modelo que consta do apêndice 2 ou 4 do anexo II.

ANEXO II

Apêndice 1

Ficha de informações nº ...

de acordo com o anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho relativa à recepção CEE do modelo de veículo a motor no que diz respeito à limitação de velocidade ou à instalação de dispositivos de limitação de velocidade

(Directiva .../.../CEE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e devem incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente em formato A 4 ou dobrados nesse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, fornecer as informações relevantes relacionadas com o desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (firma):

.....

0.2. Modelo e designação comercial (especificar eventualmente as variantes):

.....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b):

.....

0.3.1. Localização dessa marcação:

.....

0.4. Categoria do veículo (c):

.....

0.5. Nome e morada do fabricante:

.....

0.6. Nome e morada do eventual mandatário do fabricante:

.....

0.7. Localização e modo de fixação das placas e inscrições regulamentares

0.7.1. No quadro:

.....

- 0.7.2. Na carroçaria:
- 0.8. Os números de série do quadro deste modelo começam no nº
1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO
- 1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:
- 1.2. Localização e disposição do motor:
2. DIMENSÕES E MASSAS (e) (em mm e kg) (ver desenho quando aplicável)
- 2.6. Massa do veículo carroçado em ordem de marcha ou massa do quadro com cabina se o fabricante não fornecer a carroçaria (com líquido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de reserva e condutor) (p):
- 2.8. Massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante:
3. MOTOR (r)
- 3.1. Fabricante:
- 3.1.1. Código do fabricante para o motor (conforme marcado no motor, ou outro meio de identificação):
- 3.2. Motor de combustão interna
- 3.2.1. Informação específica do motor
- 3.2.1.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos (¹)
- 3.2.1.3. Cilindrada: cm³ (t)
- 3.2.1.4. Taxa de compressão volumétrica (q):
- 3.2.1.8. Potência útil máxima: ... kW a ... min⁻¹(u)
- 3.2.1.9. Velocidade máxima permitida do motor conforme prescrita pelo fabricante: min⁻¹(u)
- 3.2.1.10. Binário útil máximo: ... Nm a ... min⁻¹(u)
4. TRANSMISSÃO (w)
- 4.2. Tipo (mecânica, hidráulica, eléctrica, etc.):
- 4.5. Caixa de velocidades
- 4.5.1. Tipo:

4.6. Relações de transmissão

Velocidade utilizada	Relações de transmissão (relações entre as rotações do motor e as rotações do veio de saída da caixa de velocidades)	Relação(ões) no diferencial (relação entre as rotações do veio de saída da caixa de velocidades e as rotações das rodas movidas)	Relações finais
1			
2			
3			
....			
Marcha atrás			

4.8. Velocidade máxima do veículo e relação de transmissão na qual é atingida (em km/h) (x):

6. SUSPENSÃO

6.2. Pneumáticos e rodas normalmente montados

6.2.1. Distribuição dos pneumáticos pelos eixos e combinações de pneumáticos admitidas:

6.2.2. Gama de dimensões dos pneumáticos:

6.2.3. Limites superior e inferior dos raios de rolamento:

6.2.4. Pressão(ões) dos pneumáticos recomendada(s) pelo fabricante: ... kPa

6.2.5. Combinação(ões) pneumático/roda:

(*) Riscar o que não interessa.

NB: Em relação às notas de pé-de-página, ver o anexo I da Directiva 70/156/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/.../CEE (doc. III/4141/88 Rev. 2).

Apêndice 2

MODELO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

FICHA DE RECEPÇÃO CEE

(veículo)

Denominação da autoridade administrativa

Comunicação relativa à

- recepção (1)
- extensão da recepção (1)
- recusa da recepção (1)

de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva .../.../CEE relativa aos dispositivos de limitação de velocidade ou a sistemas semelhantes de limitação de velocidade a bordo de veículos a motor.

Recepção CEE nº Extensão nº

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma):
- 0.2. Modelo e descrição comercial (mencionar as eventuais variantes):
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo (b):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.4. Categoria do veículo (c):
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
.....
- 0.6. Nome e morada do eventual mandatário do fabricante:
.....
- 0.7. Localização e modo de fixação das placas e inscrições regulamentares
 - 0.7.1. No quadro:
 - 0.7.2. Na carroçaria:
- 0.8. Os números de série do quadro deste modelo começam no nº

SECÇÃO II

1. Informações adicionais eventuais
 - 1.1. Marca e tipo do(s) eventual(is) dispositivo(s) de limitação de velocidade recepcionado(s) CEE; número(s) de recepção:
 - 1.2. Marca e tipo do sistema a bordo de limitação de velocidade:
 - 1.3. Velocidade ou gama de velocidades a que a limitação de velocidade pode ser estabelecida: . . . km/h
 - 1.4. Razão potência máxima do motor/massa sem carga do modelo de veículo:
 - 1.5. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do modelo de veículo:
2. Departamento técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório dos ensaios:
4. Número do relatório dos ensaios:
5. Fundamento(s) da extensão da recepção (quando aplicável):
6. Eventuais comentários:
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:
10. É anexada uma lista dos documentos que constituem o processo de recepção, arquivado na autoridade administrativa que a concedeu, e que pode ser obtida a pedido.

(¹) Riscar o que não interessa.

NB: Em relação às notas de pé-de-página, ver o anexo I da Directiva 70/156/CEE com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/.../CEE (doc. III/4141/88 Rev. 2).

Apêndice 3

Ficha de informações nº ... (a)

de acordo com o anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho relativa à recepção CEE como unidade técnica separada do dispositivo de limitação de velocidade de veículos a motor

(Directiva / . . . /CEE)

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e devem incluir um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente em formato A4 ou dobrados nesse formato. No caso de funções controladas por microprocessadores, fornecer as informações relevantes relacionadas com o desempenho.

0. GENERALIDADES

- 0.1. Marca (firma):
- 0.2. Tipo e descrição comercial (especificar eventualmente as variantes):
- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados na unidade técnica:
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.6. Nome e morada do eventual mandatário do fabricante:
- 0.9. Localização e modo de fixação da marca de recepção CEE:
- 12.8. Dispositivo de limitação de velocidade:
- 12.8.1. Tipo do dispositivo de limitação de velocidade: mecânico/eléctrico/electrónico ⁽¹⁾
- 12.8.2. Medidas contra as tentativas de modificação da regulação do dispositivo de limitação de velocidade:
- 12.8.3. Modelo de veículo ou tipo de motor em que o dispositivo foi ensaiado:
- 12.8.4. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o veículo em ensaio:
- 12.8.5. Razão potência do motor/massa sem carga do veículo em ensaio:
- 12.8.6. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do veículo em ensaio:
- 12.8.7. Modelo(s) do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 12.8.8. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 12.8.9. Razão potência do motor/massa sem carga do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 12.8.10. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 12.8.11. Método utilizado para controlar a alimentação de combustível do motor:

(¹) Riscar o que não interessa.

Apêndice 4

MODELO (a)

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

FICHA DE RECEPÇÃO CEE**(unidade técnica separada)**

Denominação da autoridade administrativa

Comunicação relativa à

- recepção (¹)
- extensão da recepção (¹)
- recusa da recepção (¹)

de um tipo de unidade técnica separada no que diz respeito à Directiva .../.../CEE relativa ao dispositivo de limitação de velocidade dos veículos a motor.

Recepção CEE nº Extensão nº

SECÇÃO I

- 0.1. Marca (firma):
- 0.2. Tipo e descrição comercial (mencionar as eventuais variantes):
- 0.3. Meios de identificação do tipo, se marcados na unidade técnica separada (a):
- 0.3.1. Localização dessa marcação:
- 0.5. Nome e morada do fabricante:
- 0.6. Nome e morada do eventual mandatário do fabricante:
- 0.9. Localização e modo de fixação da marca de recepção CEE:

SECÇÃO II

- 1. Informações adicionais eventuais
 - 1.1. Dispositivo de limitação de velocidade: mecânico/eléctrico/electrónico (¹)
 - 1.2. Modelos(s) de veículo no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
 - 1.3. Velocidade ou gama de velocidades à qual o dispositivo pode ser regulado dentro da gama estabelecida para o(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:

- 1.4. Razão potência do motor/massa sem carga do(s) veículos(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
- 1.5. Razão mais elevada entre a velocidade do motor e a velocidade do veículo na relação de transmissão mais elevada do(s) veículo(s) no(s) qual(is) o dispositivo pode ser instalado:
2. Departamento técnico responsável pela realização dos ensaios:
3. Data do relatório dos ensaios:
4. Número do relatório dos ensaios:
5. Fundamentos(s) da extensão da recepção (quando aplicável):
6. Eventuais comentários:
7. Local:
8. Data:
9. Assinatura:
10. É anexado uma lista dos documentos que constituem o processo de recepção, arquivado na autoridade administrativa que a concedeu, e que pode ser obtida a pedido.

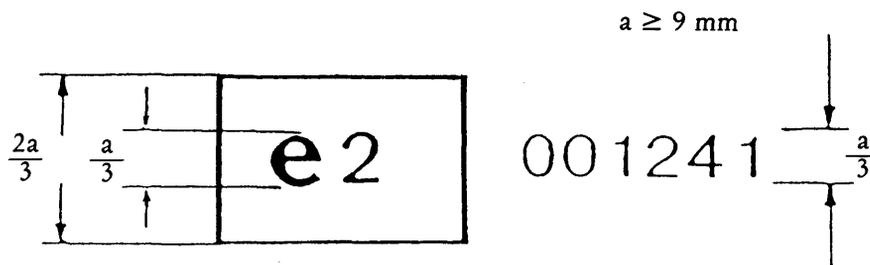
(¹) Riscar o que não interessa.

(a) Os meios de identificação do tipo, se utilizados, devem aparecer apenas nas unidades técnicas abrangidas pela recepção individual.

Se os meios de identificação do tipo contiverem caracteres não relevantes para a descrição dos tipos da unidade técnica abrangidos por esta ficha de recepção, tais caracteres devem ser representados na documentação pelo símbolo: «?» (exemplo: ABC??123??).

Apêndice 5

Exemplo de marca de recepção CEE de uma unidade técnica



A marca de recepção de unidade técnica acima indicada, aposta num dispositivo de limitação de velocidade, indica que a unidade técnica em causa foi recepcionada em França (e2) ao abrigo da presente directiva sob o número de recepção 001241. Os primeiros dois algarismos indicam que o dispositivo de limitação de velocidade foi recepcionado de acordo com a versão original da presente directiva.

ANEXO III

ENSAIOS E COMPORTAMENTOS FUNCIONAIS

1. ENSAIOS DOS DISPOSITIVOS DE LIMITAÇÃO DE VELOCIDADE

Os ensaios de recepção devem ser efectuados, a pedido do requerente, de acordo com o disposto nos pontos 1.1, 1.2, ou 1.3 a seguir.

1.1. **Medição na pista de ensaios**1.1.1. *Preparação do veículo*

1.1.1.1 Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo do veículo a receber ou um dispositivo representativo do tipo de dispositivo de limitação de velocidade, conforme adequado.

1.1.1.2. As regulações do motor do veículo em ensaio, especialmente a alimentação de combustível (carburador ou sistema de injeção) devem estar conformes às especificações do fabricante do veículo.

1.1.1.3. Os pneumáticos devem estar devidamente rodados e a pressão deve ser a especificada pelo fabricante do veículo.

1.1.1.4. A massa do veículo deve ser a massa sem carga declarada pelo fabricante.

1.1.2. *Características da pista de ensaios*

1.1.2.1. A superfície de ensaio deve ser adequada à manutenção da velocidade estabilizada e deve ser isenta de porções irregulares. Os declives não devem exceder 2 % e não devem variar mais do que 1 %, excluindo efeitos de abaulamento.

1.1.2.2. A superfície de ensaio deve estar isenta de poças de água, neve ou gelo.

1.1.3. *Condições atmosféricas ambientais*

1.1.3.1. A velocidade média do vento medida a uma altura de, pelo menos, 1 metro acima do solo deve ser inferior a 6 m/s, com rajadas não superiores a 10 m/s.

1.1.4. *Método do ensaio de aceleração*

1.1.4.1. Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h inferior à velocidade estabelecida, deve ser acelerado tanto quanto possível empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador.

Esta acção deve ser mantida pelo menos durante 30 segundos após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo e durante a entrada em serviço da função de limitação de velocidade ou do dispositivo de limitação de velocidade, conforme adequado. A precisão da medição da velocidade deve ser de ± 1 %. A medição dos tempos deve ser efectuada com uma precisão de 0,1 s.

1.1.4.2. Critérios de aceitação do ensaio de aceleração

O ensaio será satisfatório se forem satisfeitas as seguintes condições:

1.1.4.2.1. A velocidade estabilizada V_{stab} atingida pelo veículo deve ser igual ou inferior à velocidade estabelecida V_{set} . Todavia, é aceitável uma tolerância de 5 % em relação ao valor da V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior.

1.1.4.2.2. Resposta transiente (ver figura 2 do apêndice)

Depois de se ter atingido a velocidade estabilizada pela primeira vez:

- a) A velocidade máxima não deve exceder a velocidade estabilizada V_{stab} mais do que 5 %;
- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,5 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que 0,1 s; e
- c) As condições de velocidade estabilizada especificadas no ponto 1.1.4.2.3 devem ser atingidas no prazo de 10 s a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a velocidade estabilizada V_{stab} .

1.1.4.2.3. Velocidade estabilizada (ver figura 2 do apêndice)

Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:

- a) A velocidade não deve variar mais do que 4 % da velocidade estabilizada V_{stab} ou 2 km/h, conforme o valor que for maior;
- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2 \text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que 0,1 s.

1.1.4.2.4. Os ensaios em aceleração devem ser efectuados, e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

1.1.5. *Método de ensaio a velocidade constante*

1.1.5.1. O veículo deve ser conduzido a plena aceleração até se atingir a velocidade constante, devendo então ser mantido a essa velocidade sem qualquer modificação da pista de ensaio, durante pelo menos 400 metros. A medição da velocidade média do veículo deve então ser repetida na mesma pista de ensaio mas no sentido oposto e seguindo os mesmos procedimentos.

A velocidade estabilizada relativa a todo o ensaio anteriormente considerado é a média das duas velocidades médias medidas nos dois sentidos de percurso da pista de ensaio. O ensaio completo, incluindo o cálculo da velocidade estabilizada, deve ser efectuado cinco vezes. As medições de velocidade devem ser efectuadas com uma precisão de $\pm 1 \%$ e as medições do tempo com uma precisão de 0,1 s.

1.1.5.2. Critérios de aceitação para o ensaio a velocidade constante

Os ensaios são considerados satisfatórios se forem satisfeitas as seguintes condições:

1.1.5.2.1. Nenhuma das velocidades estabilizadas V_{stab} obtidas deve exceder a velocidade estabelecida V_{set} . Todavia, é aceitável uma tolerância de 5 % em relação ao valor de V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior.

1.1.5.2.2. A diferença entre as velocidades estabilizadas extremas obtidas durante os ensaios não deve exceder 3 km/h.

1.1.5.2.3. Os ensaios a velocidade constante devem ser efectuados, e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

1.2. **Ensaio em banco de rolos**

1.2.1. *Características do banco de rolos*

A inércia equivalente da massa do veículo deve ser reproduzida no banco de rolos com uma precisão de $\pm 10 \%$. A velocidade do veículo deve ser medida com uma precisão de $\pm 1 \%$. O tempo deve ser medido com uma precisão de 0,1 s.

1.2.2. *Método do ensaio de aceleração*

1.2.2.1. A potência absorvida pelo freio do banco de rolos durante o ensaio deve ser regulada de modo a corresponder à resistência ao avanço do veículo à(s) velocidade(s) ensaiada(s). Essa potência pode ser estabelecida por cálculo e deve ser regulada com uma precisão de $\pm 10\%$. A pedido do requerente, e com o acordo da autoridade competente, a potência absorvida pode em alternativa ser regulada em $0,4 P_{max}$ (P_{max} é a potência máxima do motor). Estando o veículo a rodar a uma velocidade 10 km/h inferior à velocidade estabelecida, deve ser acelerado às possibilidades máximas do motor empregando uma acção totalmente positiva sobre o comando do acelerador. Esta acção deve ser mantida pelo menos durante 20 segundos após a velocidade do veículo ter ficado estabilizada. A velocidade instantânea do veículo deve ser registada durante o ensaio para estabelecer a curva da velocidade em relação ao tempo e durante a entrada em serviço do dispositivo de limitação de velocidade.

1.2.2.2. Critérios de aceitação do ensaio de aceleração

O ensaio será satisfatório se forem satisfeitas as seguintes condições:

1.2.2.2.1. A velocidade estabilizada V_{stab} atingida pelo veículo deve ser igual ou inferior à velocidade estabelecida V_{set} . Todavia, é aceitável uma tolerância de 5% em relação ao valor da V_{set} ou 5 km/h , conforme o valor que for maior.

1.2.2.2.2. Resposta transiente (ver figura 2 do apêndice)

Depois de se ter atingido a velocidade estabilizada pela primeira vez:

- a) A velocidade máxima não deve exceder a velocidade estabilizada V_{stab} mais do que 5% ;
- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,5\text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que $0,1\text{ s}$; e
- c) As condições de velocidade estabilizada especificadas no ponto 1.2.2.2.3 devem ser atingidas no prazo de 10 s a contar do momento em que se atingiu pela primeira vez a velocidade estabilizada V_{stab} .

1.2.2.2.3. Velocidade estabilizada (ver figura 2 do apêndice)

Quando tiver sido conseguido um controlo estável da velocidade:

- a) A velocidade não deve variar mais do que 4% da velocidade estabilizada V_{stab} ou 2 km/h , conforme o valor que for maior;
- b) A razão de variação da velocidade não deve exceder $0,2\text{ m/s}^2$ quando medida durante um período maior que $0,1\text{ s}$.

1.2.2.2.4. Os ensaios em aceleração devem ser efectuados, e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

1.2.3. *Método de ensaio para o ensaio a velocidade constante*

1.2.3.1. O veículo deve ser instalado no banco de rolos. Os seguintes critérios de aceitação devem ser satisfeitos para uma potência absorvida pelo banco de rolos variando progressivamente da potência máxima P_{max} até um valor igual a $0,2 P_{max}$. A velocidade do veículo deve ser registada na gama completa de potência acima definida. A velocidade máxima do veículo deve ser determinada nessa gama. Os ensaios e os registos acima definidos devem ser efectuados cinco vezes.

1.2.3.2. Critérios de aceitação para o ensaio a velocidade constante

Os ensaios são considerados satisfatórios se forem satisfeitas as seguintes condições:

- 1.2.3.2.1. Nenhuma das velocidades estabilizadas V_{stab} obtidas deve exceder a velocidade estabelecida V_{set} . Todavia, é aceitável uma tolerância de 5 % em relação ao valor de V_{set} ou 5 km/h, conforme o valor que for maior.
- 1.2.3.2.2. A diferença entre as velocidades estabilizadas extremas obtidas durante os ensaios não deve exceder 3 km/h.
- 1.2.3.2.3. Os ensaios a velocidade constante devem ser efectuados, e os critérios de aceitação verificados, para cada relação da caixa de velocidades que permita exceder o limite de velocidade.

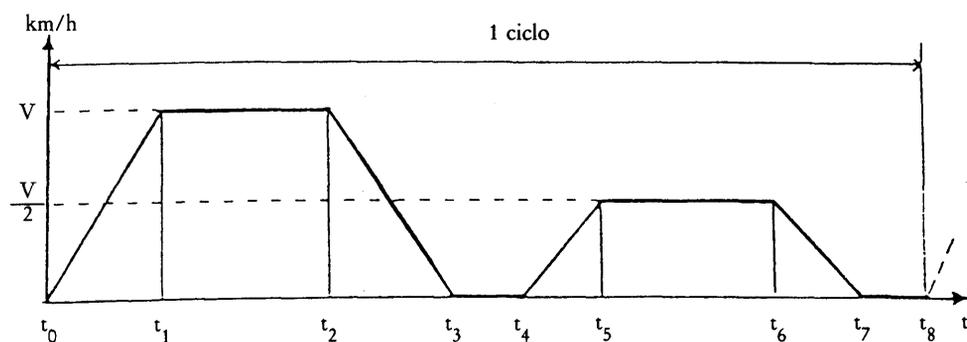
1.3. Ensaio no banco de ensaios de motores

Este procedimento de ensaio apenas pode ser utilizado quando o requerente puder demonstrar a contento dos serviços técnicos que este método é equivalente à medição numa pista de ensaios.

2. ENSAIO DE RESISTÊNCIA

O dispositivo de limitação de velocidade deve ser submetido a um ensaio de durabilidade de acordo com o procedimento descrito a seguir. Todavia, este ensaio pode ser omitido se o requerente demonstrar a resistência aos efeitos de envelhecimento.

- 2.1. O dispositivo deve funcionar durante um ciclo num banco que simule a atitude e o movimento que teria no veículo.
- 2.2. Mantém-se um ciclo de funcionamento por meio de um sistema de controlo como fornecido pelo fabricante. O diagrama do ciclo é dado a seguir:



$t_0 - t_1 - t_2 - t_3 - t_4 - t_5 - t_6 - t_7$: o tempo que leva a realizar essa operação.

$t_1 - t_2 = 2$ segundos

$t_3 - t_4 = 1$ segundo

$t_5 - t_6 = 2$ segundos

$t_7 - t_8 = 1$ segundo

A seguir estão definidos cinco condicionamentos. As amostras do dispositivo de limitação de velocidade (DLV) do tipo apresentado a recepção devem ser submetidas aos condicionamentos de acordo com o seguinte quadro:

	1º DLV	2º DLV	3º DLV	4º DLV
Condicionamento 1	×			
Condicionamento 2		×		
Condicionamento 3		×		
Condicionamento 4			×	
Condicionamento 5				×

2.2.1. *Condicionamento 1*: ensaios à temperatura ambiente ($293\text{ K} \pm 2\text{ K}$), número de ciclos: 50 000.

2.2.2. *Condicionamento 2*: ensaios a temperaturas elevadas.

2.2.2.1. Componentes electrónicos

Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $338\text{ K} \pm 5\text{ K}$. O número de ciclos é de 12 500.

2.2.2.2. Componentes mecânicos

Os componentes devem funcionar durante um ciclo numa câmara climática. Durante o funcionamento, deve ser mantida uma temperatura de $373\text{ K} \pm 5\text{ K}$. O número de ciclos é de 12 500.

2.2.3. *Condicionamento 3*: ensaios a baixa temperatura.

Na câmara climática utilizada para o condicionamento 2, deve ser mantida uma temperatura de $253\text{ K} \pm 5\text{ K}$ durante o funcionamento. O número de ciclos é de 12 500.

2.2.4. *Condicionamento 4*: ensaio em atmosfera salina. Apenas para componentes expostos ao meio rodoviário.

O dispositivo deve funcionar durante um ciclo numa câmara com atmosfera salina. A concentração de cloreto de sódio deve ser de 5 % e a temperatura interna da câmara climática de $308\text{ K} \pm 2\text{ K}$. O número de ciclos é de 12 500.

2.2.5. *Condicionamento 5*: ensaio de vibração.

2.2.5.1. O dispositivo de limitação de velocidade é montado de modo semelhante ao utilizado no veículo.

2.2.5.2. Aplicam-se vibrações sinusoidais nos três planos; o varrimento logarítmico deve ser de uma oitava por minuto.

2.2.5.2.1. Primeiro ensaio: gama de frequências 10-24 Hz, amplitude $\pm 2\text{ mm}$.

2.2.5.2.2. Segundo ensaio: gama de frequências 24-1000 Hz. Para as unidades técnicas montadas num quadro-cabina, a entrada é de 2,5 g; para as unidades técnicas montadas no motor, a entrada é de 5 g.

2.3. **CrITÉrios de aceitação dos ensaios de resistência**

2.3.1. No final dos ensaios de resistência, não devem ser observadas modificações dos comportamentos funcionais do dispositivo em relação à velocidade estabelecida.

2.3.2. Todavia, se ocorrer alguma avaria do dispositivo durante um dos ensaios de resistência, um segundo dispositivo pode ser submetido aos testes de resistência a pedido do fabricante.

Apêndice

1. CURVA ASSIMPTÓTICA

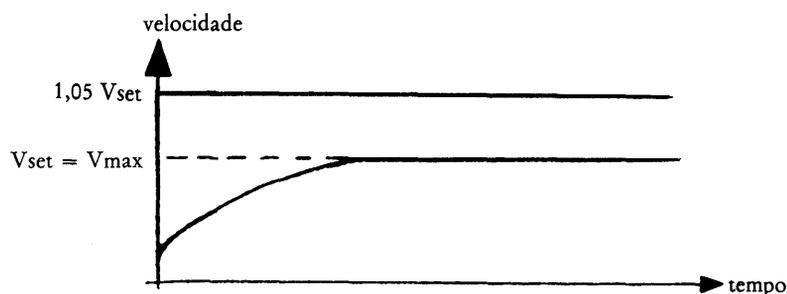


Figura 1

Neste caso, a única condição relativa à velocidade máxima a satisfazer é $V_{set} = V_{max}$. A área S não é definida.

2. CURVA OSCILATÓRIA

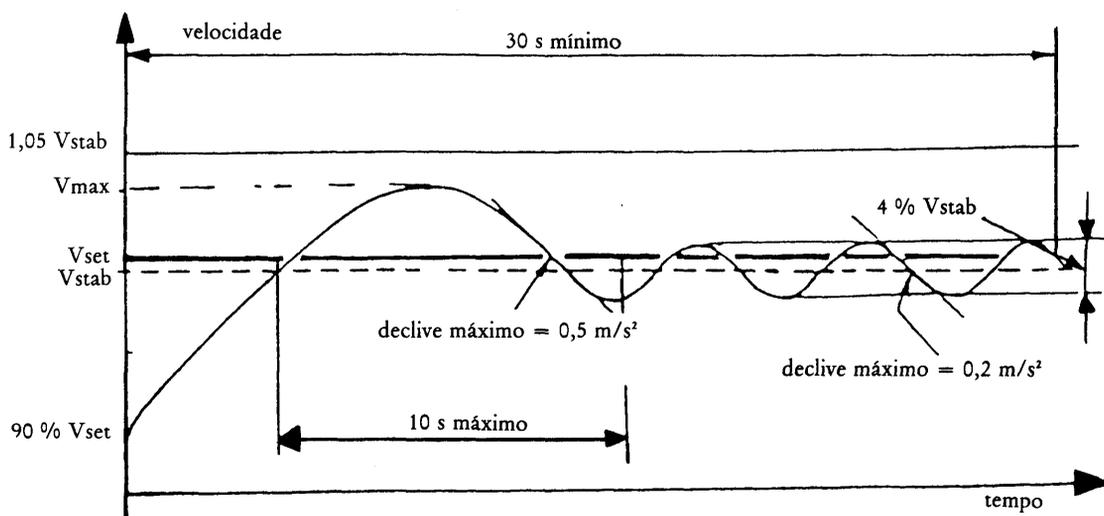


Figura 2

V_{max} é a velocidade máxima atingida pelo veículo no primeiro meio período da curva de resposta.

V_{stab} é a velocidade estabilizada do veículo. É a velocidade média calculada durante um período de tempo que é pelo menos 20 segundos após o primeiro meio período.

III

(Informações)

COMISSÃO

Anúncio de adjudicação da restituição à exportação de centeio para os países das zonas I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII, e as ilhas Canárias

(91/C 229/09)

I. Objecto

1. Procede-se a uma adjudicação da restituição à exportação para os países terceiros de centeio inserido no código NC 1002 00 00.
2. A quantidade total que pode ser objecto de restituições máximas à exportação, tal como é referida no nº 1 do artigo 5º do Regulamento (CEE) nº 279/75 da Comissão ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 2788/86 ⁽²⁾, diz respeito a 100 000 toneladas.
3. A adjudicação efectua-se nos termos:
 - do Regulamento (CEE) nº 2746/75 do Conselho de 29 de Outubro de 1975 ⁽³⁾,
 - do Regulamento (CEE) nº 279/75 da Comissão de 4 de Fevereiro de 1975,
 - do Regulamento (CEE) nº 2628/91 da Comissão de 3 de Setembro de 1991 ⁽⁴⁾.

II. Prazo

1. O prazo de apresentação das propostas, em relação à primeira das adjudicações semanais, começa a 6 de Setembro de 1991 e expira a 12 de Setembro de 1991, às 10 horas.
2. Em relação às adjudicações semanais seguintes, o prazo de apresentação das propostas expira todas as semanas na quinta-feira às 10 horas, excepto durante os períodos de 20 de Dezembro de 1991 a 2 de Janeiro de 1992 e de 10 a 16 de Abril de 1992, períodos em que é suspensa a apresentação das propostas.

O prazo de apresentação das propostas para a segunda adjudicação semanal e para as seguintes começa a decorrer no primeiro dia útil que segue o termo do prazo precedente em causa.

3. Este anúncio não é publicado senão em relação à abertura da presente adjudicação. Sem prejuízo da sua modificação ou da sua substituição, este anúncio é válido para todas as adjudicações semanais efectuadas durante a duração de validade desta adjudicação.

III. Propostas

1. As propostas apresentadas por escrito devem chegar, o mais tardar, na data e hora indicadas no título II, quer por depósito contra aviso de recepção, quer por carta registada, quer por telex, telefax ou telegrama, a qualquer uma das direcções seguintes:
 - Bundesanstalt für landwirtschaftliche Markterdnung (BALM), D-6000 Frankfurt am Main, Adickesallee 40 (télex: 4-11475, 4-16044; telefax: 1564-651),
 - Office national interprofessionnel des céréales, 21, avenue Bosquet, F-75326 Paris Cedex 07 (telex: OFIBLE A 27807 F; telefax: 45519099),
 - Ministero per il commercio con l'estero, direzione generale import-export, division II, viale Shakespeare, I-00100 Roma (telex: MINCOMES 610083, 610471; telefax: 5926217),
 - Hoofdprodukschap voor Akkerbouwprodukten, Stadhoudersplantsoen 12, NL-2517 JL Den Haag (telex: HOVAKKER 32579; telefax: 461400),
 - Office belge de l'économie et de l'agriculture (OBEA) / Belgische Dienst voor Bedrijfsleven en Landbouw (BDBL), rue de Trèves, 82 / Trierstraat 82, B-1040 Bruxelles/Brussel (télex: OBEA 24076, 65567; telefax: 2302533),
 - Intervention Board for Agricultural Produce, Fountain House, 2 Queens Walk, UK-Reading RG1 7QW Berks (telex: 848302; telefax: 583626),
 - Department of Agriculture and Fisheries, Cereals Division, Agriculture House, Kildare Street, IRL-Dublin 2 (telex: AGRI EI 5118; telefax: 616263),
 - Direktoratet for Markedsordningerne, Frederiksborggade 18 DK-1360 København K (telex: 15137 DK; telefax: 33926948),

⁽¹⁾ JO nº L 31 de 5. 2. 1975, p. 8.

⁽²⁾ JO nº L 257 de 10. 9. 1986, p. 32.

⁽³⁾ JO nº L 281 de 1. 11. 1975, p. 78.

⁽⁴⁾ JO nº L 246 de 4. 9. 1991, p. 5.

- Service d'économie rurale, office du blé, 113-115, route de Hollerich, L-Luxembourg (telex: AGRIM L 2537, telefax: 450178),
- YDAGEP, 241, rua Acharnon, GR-10446 Atenas (telex: 221734 ITAG GR),
- Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA) c/Beneficencia 8, Madrid 28004 (telex: 41818, 23427 SENPA E; telefax 5219832, 5224387).

As propostas que não forem apresentadas por telex ou por telegrama devem chegar à direcção em questão em carta dupla selada. O envelope interior também selado levará a indicação «proposta em relação com a adjudicação da restituição à exportação de centeio para os países das zonas I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII, e as ilhas Canárias — confidencial».

Até à comunicação pelo Estado-membro em questão ao interessado pela atribuição da adjudicação, as propostas apresentadas ficam fechadas.

2. A proposta bem como a prova e a declaração referidas no nº 3 do artigo 2º do Regulamento (CEE) nº 279/75 são redigidas na língua oficial ou numa das línguas oficiais do Estado-membro cujo organismo competente recebeu a proposta.

IV. Caução de adjudicação

A caução de adjudicação é constituída a favor do organismo competente.

V. Atribuição da adjudicação

A atribuição da adjudicação institui:

- a) O direito à entrega, no Estado-membro em que a proposta é apresentada, dum certificado de exportação mencionando a restituição à exportação referida na proposta e atribuída em relação à quantidade em causa;
- b) A obrigação de pedir no Estado-membro referido na alínea a) um certificado de exportação para esta quantidade.



**GUIA DAS PROFISSÕES
NA PERSPECTIVA
DO GRANDE MERCADO**



Jean-Claude SÉCHÉ
Prefácio de Jacques DELORS



COMISSÃO
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS



Guia das profissões na perspectiva do grande mercado

por Jean-Claude Séché.
Introdução de Jacques Delors

Esta obra descreve, numa linguagem facilmente compreensível para não juristas, uma imagem da situação actual e ajudará os leitores a familiarizarem-se com as características fundamentais da liberdade de circulação dos indivíduos. Em anexo, encontram-se os instrumentos oficiais elaborados para facilitar o exercício de uma actividade por pessoas individuais num Estado-membro que não o seu.

1988 — 243 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-825-8071-7

Nº de cat. CB-PP-88-004-PT-C

Preço no Luxemburgo, IVA excluído: ECU 18,50
ES, DA, DE, GR, EN, FR, IT, NL, PT

TALÃO DE ENCOMENDA A ENVIAR AO:

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
2, rue Mercier, L-2985 Luxemburgo

Queiram enviar-me as publicações assim marcadas

Nome:

Direcção:

..... Tel.:

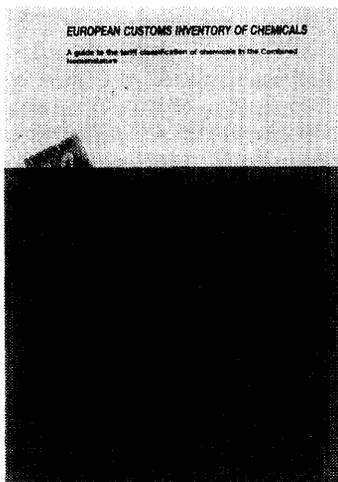
Data: Assinatura:



**SERVIÇO DAS PUBLICAÇÕES OFICIAIS
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS**
L-2985 Luxemburgo

EUROPEAN CUSTOMS INVENTORY OF CHEMICALS
(INVENTÁRIO ADUANEIRO EUROPEU DAS SUBSTÂNCIAS QUÍMICAS)

Guia para a classificação dos produtos químicos na Nomenclatura Combinada
Edição portuguesa - Actualização Nomenclatura Combinada 1991



Esta obra compreende:

- mais de 32 000 químicos (denominações comuns internacionalmente aceites, nomes convencionais e sinónimos).

Esta obra oferece:

- a possibilidade de conhecer imediatamente a classificação pautal (posição e subposição) dos produtos químicos na pauta aduaneira das Comunidades Europeias, a partir da denominação, do nº CAS (Chemical Abstracts Service Registry Number) ou do nº CUS (Customs Union and Statistics).
- A nomenclatura da pauta aduaneira (Nomenclatura Combinada) está baseada na nomenclatura do «Sistema Harmonizado de Designação e Codificação das Mercadorias» que é utilizada a nível mundial.

TALÃO DE ENCOMENDA A ENVIAR AO:

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
2, rue Mercier, L-2985 Luxembourg

Queiram enviar-me exemplar/es EUROPEAN CUSTOMS INVENTORY OF CHEMICALS:

1991 — 643 páginas

ISBN: 92-826-0529-9

Nº de catálogo: CM-60-91-854-EN-C

Preços no Luxemburgo, IVA não incluído: 66,00 ECU

Nome:

Direcção:

..... Tel.:

Data: Assinatura:

1 ECU = 180 ESC

O que é a Taric?

- A Taric, que se baseia na Nomenclatura Combinada (NC), é o resultado da fusão dos regulamentos anuais que alteram a Pauta Aduaneira Comum (PAC) [Regulamento (CEE) n.º 950/68] e a Nomenclatura das Mercadorias para as Estatísticas do Comércio Externo da Comunidade e do Comércio entre os Estados-membros (Nimexe) [Regulamento (CEE) n.º 1445/72].
- A Taric foi, posteriormente, subdividida devido, principalmente, a:
 - contingentes e suspensões pautais,
 - preferências,
 - direitos anti-*dumping* e direitos compensadores,
 - elementos variáveis,
 - montantes compensatórios monetários e de adesão,
 - preços de referência do vinho,
 - fiscalização, restrições e limites quantitativos.
- A Taric constituirá, assim, a base para:
 - todas as medidas de importação da Comunidade,
 - a pauta de serviço e para o ficheiro pautal dos Estados-membros.
- De facto, o trabalho levado a cabo pela Comissão de integrar e codificar as medidas supramencionadas, é a única forma de garantir uma apresentação e aplicação uniformes do direito comunitário. A recolha e a uniformização da codificação da regulamentação comunitária torna possível obter estatísticas à escala comunitária referentes a estas medidas dispensando-se, deste modo, os sistemas de declaração particular relativos a produtos ou a medidas determinadas.
- A Taric foi criada para este efeito. Atendendo às alterações frequentes, o direito comunitário está introduzido numa base de dados onde é, permanentemente, actualizado. A Taric é publicada pelo Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias. Os Estados-membros são notificados, no mais breve intervalo de tempo, das alterações para que possam efectuar as necessárias adaptações nas suas pautas de serviço e nos seus ficheiros pautais. A Taric, tal como as pautas de serviço nacionais em vigor, não tem força legal, mas os seus códigos devem ser utilizados para a declaração aduaneira e para as declarações estatísticas [ver artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 2658/87].

TALÃO DE ENCOMENDA

enviar para:

**Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxembourg
Tel. 49 92 81**

Desejo receber a Taric (quatro volumes)

N.º de catálogo: CQ-67-91-000-PT-C

ISBN: 927 772 0050

Preço do conjunto dos quatro volumes: 160 ecus

A título indicativo:

Esc 28 800 (IVA e despesas de expedição excluídos)

Pagável contra recepção da factura

Apelido

Nome

N.º Rua

Código postal Cidade

Tel. Data



* * *
* * *
* * *
SERVIÇO DAS PUBLICAÇÕES OFICIAIS
DAS COMUNIDADES EUROPEIAS
L-2985 Luxembourg

.....
(Assinatura)

