

Edição em
língua portuguesa

Comunicações e Informações

<u>Número de informação</u>	<u>Índice</u>	<u>Página</u>
	I <i>Comunicações</i>	
	Comissão	
96/C 193/01	ECU.....	1
96/C 193/02	Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização	2
96/C 193/03	Notificação prévia de uma operação de concentração (Processo IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco) (¹)	3
96/C 193/04	Pedido de exame de uma concentração (Processo IV/M.784 — Kesko/Tuko) (¹)	4
	II <i>Actos preparatórios</i>	
	Comissão	
96/C 193/05	Proposta de directiva do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (¹)	5
96/C 193/06	Proposta alterada de directiva do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (¹)	31

<u>Número de informação</u>	Índice (<i>continuação</i>)	Página
	III <i>Informações</i>	
	Comissão	
96/C 193/07	Phare — Obras de construção — Anúncio de concurso lançado pelo Governo da Estónia para obras financiadas pela União Europeia no âmbito do programa multinacional Phare de 1993	32

I

(Comunicações)

COMISSÃO

ECU ⁽¹⁾

3 de Julho de 1996

(96/C 193/01)

Montante na moeda nacional para uma unidade:

Franco belga e Franco luxemburguês	39,4742	Marca finlandesa	5,87676
Coroa dinamarquesa	7,38875	Coroa sueca	8,39678
Marco alemão	1,91774	Libra esterlina	0,805655
Dracma grega	301,081	Dólar dos Estados Unidos	1,25424
Peseta espanhola	161,296	Dólar canadiano	1,70665
Franco francês	6,48193	Iene japonês	138,744
Libra irlandesa	0,786212	Franco suíço	1,57470
Lira italiana	1928,73	Coroa norueguesa	8,17829
Florim neerlandês	2,15053	Coroa islandesa	84,3102
Xelím austríaco	13,4969	Dólar australiano	1,60328
Escudo português	197,042	Dólar neozelandês	1,83637
		Rand sul-africano	5,43401

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 dispõe igualmente de um telex com respondedor automático (com o nº 21791) e uma telecopiadora com respondedor automático (com o nº 296 10 97) que fornecem dados diários relativos ao cálculo das taxas de conversão aplicáveis no âmbito 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).

Preços médios e preços representativos dos vinhos de mesa nos diferentes locais de comercialização

(96/C 193/02)

[Fixados em 2 de Julho de 1996 em aplicação do nº 1 do artigo 30º do Regulamento (CEE) nº 822/87]

Locais de comercialização	ECU por % vol/hl	% do PO °	Locais de comercialização	ECU por % vol/hl	% do PO °
<i>R I Preço de orientação *</i>	3,828		<i>A I Preço de orientação *</i>	3,828	
Heraklion	sem cotação		Atenas	sem cotação	
Patras	sem cotação		Heraklion	sem cotação	
Requena	sem cotação		Patras	sem cotação	
Reus	sem cotação		Alcázar de San Juan	2,349	61 %
Villafranca del Bierzo	sem cotação (¹)		Almendralejo	sem cotação	
Bastia	sem cotação		Medina del Campo	sem cotação (¹)	
Béziers	4,240	111 %	Ribadavia	sem cotação	
Montpellier	4,259	111 %	Villafranca del Penedés	sem cotação	
Narbonne	4,312	113 %	Villar del Arzobispo	sem cotação (¹)	
Nîmes	4,236	111 %	Villarrobledo	sem cotação (¹)	
Perpignan	sem cotação		Bordéus	sem cotação	
Asti	sem cotação		Nantes	sem cotação	
Firenze	sem cotação (¹)		Bari	sem cotação (¹)	
Lecce	sem cotação		Cagliari	3,201	84 %
Pescara	sem cotação		Chieti	2,955	77 %
Reggio Emilia	6,403	167 %	Ravenna (Lugo, Faenza)	3,349	87 %
Treviso	4,679	122 %	Trapani (Alcamo)	sem cotação	
Verona (para os vinhos locais)	5,787	151 %	Treviso	sem cotação (¹)	
Preço representativo	4,437	116 %	Preço representativo	3,142	82 %
<i>R II Preço de orientação *</i>	3,828			ECU/hl	
Heraklion	sem cotação		<i>A II Preço de orientação *</i>	82,810	
Patras	sem cotação		Rheinpfalz (Oberhaardt)	71,408	86 %
Calatayud	sem cotação		Rheinhessen (Hügelland)	sem cotação (¹)	
Falset	sem cotação		Região vinícola do Mosela luxemburguês	sem cotação	
Jumilla	sem cotação (¹)		Preço representativo	71,408	86 %
Navalcarnero	sem cotação (¹)				
Requena	sem cotação		<i>A III Preço de orientação *</i>	94,57	
Toro	sem cotação		Mosel-Rheingau	sem cotação	
Villena	sem cotação (¹)		Região vinícola do Mosela luxemburguês	sem cotação	
Bastia	sem cotação		Preço representativo	sem cotação	
Brignoles	sem cotação				
Bari	sem cotação				
Barletta	sem cotação				
Cagliari	4,186	109 %			
Lecce	sem cotação				
Taranto	sem cotação				
Preço representativo	4,186	109 %			
	ECU/hl				
<i>R III Preço de orientação *</i>	62,15				
Rheinpfalz-Rheinhessen (Hügelland)	sem cotação (¹)				

(¹) Não se tomou em consideração a cotação nos termos do artigo 10º do Regulamento (CEE) nº 2682/77.

* Aplicáveis a partir de 1. 2. 1995.

° PO = Preço de orientação.

Notificação prévia de uma operação de concentração**(Processo IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco)**

(96/C 193/03)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 25 de Junho de 1996, uma notificação de um projecto de concentração, nos termos do artigo 4º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾, através da qual as empresas Melitta Bentz KG, Dow Europe SA e Dow Brands Inc. (sendo estas duas últimas controladas pelo grupo norte-americano «Dow Chemical Company») adquirem, na acepção do nº 1, alínea b), do artigo 3º do referido regulamento, o controlo conjunto da empresa alemã Cofresco Frischhalteprodukte GmbH + Co KG mediante aquisição de acções desta última empresa, recentemente criada, que constitui uma empresa comum.
2. As actividades das empresas envolvidas são:
 - Melitta Bentz AG: sociedade gestora das participações sociais do grupo Melitta, produção e venda de produtos para uso doméstico,
 - Dow Europe SA: planeamento, administração e gestão das empresas do grupo Dow na Europa, África e Médio Oriente,
 - Dow Brands Inc.: produção e venda de produtos para uso doméstico,
 - Dow Chemical Company: investigação e desenvolvimento, produção e venda de produtos químicos, plásticos, fibras sintéticas, produtos domésticos de limpeza e embalagens.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação de concentração notificada pode encontrar-se abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre o assunto.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, 10 dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.734 — Melitta/Dow—Newco, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia,
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV),
Direcção B — *Task Force* Concentrações,
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150,
B-1040 Bruxelas
[telefax: (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO nº L 395 de 30. 12. 1989, p. 1, e
JO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13 (rectificação).

Pedido de exame de uma concentração**(Processo IV/M.784 — Kesko/Tuko)**

(96/C 193/04)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. A Comissão recebeu, em 26 de Junho de 1996, um pedido das autoridades finlandesas nos termos do artigo 22º do Regulamento (CEE) nº 4064/89 do Conselho ⁽¹⁾, para investigar uma operação de concentração através da qual a empresa Kesko Oy adquire, na acepção do nº 1, alínea b), do artigo 3º do referido regulamento, o controlo da empresa Tuko Oy, mediante aquisição de acções.

2. As actividades das empresas envolvidas são:

— Kesko Oy: venda por grosso e a retalho de bens alimentares, quinquilharia e outros produtos,

— Tuko Oy: venda por grosso e a retalho de bens alimentares, quinquilharia e outros produtos.

3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que o pedido encontra-se abrangido pelo artigo 22º do Regulamento (CEE) nº 4064/89. Contudo, a Comissão reserva-se a faculdade de tomar uma decisão final sobre este ponto.

4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem as observações que entenderem sobre o projecto de concentração em causa.

As observações devem ser recebidas pela Comissão, o mais tardar, dez dias após a data da publicação da presente comunicação. Podem ser enviadas por telefax ou pelo correio, e devem mencionar o número de processo IV/M.784 — Kesko/Tuko, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia,
Direcção-Geral da Concorrência (DG IV),
Direcção B — *Task Force* Concentrações,
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150,
B-1040 Bruxelas
[telefax: (32-2) 296 43 01/296 72 44].

(1) JO nº L 395 de 30. 12. 1989, p. 1, e
JO nº L 257 de 21. 9. 1990, p. 13 (rectificação).

II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de directiva do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(96/C 193/05)

(Texto relevante para efeitos do EEE)*COM(95) 415 final — 95/0226(SYN)**(Apresentada pela Comissão em 8 de Setembro de 1995)*

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

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 a Directiva 77/143/CEE do Conselho, de 29 de Dezembro de 1976, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques ⁽¹⁾ foi substancialmente alterada em várias ocasiões; que, por ocasião de novas alterações, as referidas directivas devem ser reformuladas, por razões de clareza, num único texto;

Considerando que, no âmbito da política comum de transportes, a circulação de determinados veículos no espaço comunitário deve efectuar-se nas melhores condições, tanto no plano da segurança como no das condições de concorrência entre transportadores dos vários Estados-membros;

Considerando que o crescimento da circulação rodoviária e o aumento dos perigos e dos danos que daí resultam colocam a todos os Estados-membros problemas de segurança de natureza e de gravidade análogas;

Considerando que as normas e os métodos actuais de controlo variam de um Estado-membro para outro e que esta situação afecta a equivalência do nível de segurança e de qualidade ecológica dos veículos controlados que circulam nos vários Estados-membros; que, além disso, tal situação é susceptível de influir nas condições de concorrência entre os transportadores dos vários Estados-membros;

Considerando que daí resulta a necessidade de harmonizar, na medida do possível, a periodicidade desses controlos e os pontos obrigatórios a controlar;

Primeiro considerando
Directiva 77/143/CEE (alterado)

Segundo considerando
Directiva 77/143/CEE

Terceiro considerando
Directiva 91/225/CEE

Quarto considerando
Directiva 77/143/CEE

⁽¹⁾ JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/23/CE (JO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6).

Considerando que o controlo a efectuar durante o período de utilização do veículo deve ser relativamente simples, rápido e não oneroso;

Sétimo considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que convém, portanto, que se definam normas e métodos mínimos comunitários para controlo técnico dos pontos enumerados do anexo II por meio de directivas específicas adoptadas pelo Conselho;

Quarto considerando
Directiva 91/225/CEE

Considerando que, a título transitório, as normas nacionais continuam a ser aplicáveis no que diz respeito aos pontos que não foram objecto de directivas específicas;

Quinto considerando
Directiva 91/225/CEE

Considerando que o progresso técnico exige a possibilidade de uma rápida adaptação das normas e métodos contidos nas directivas específicas e que, para facilitar a execução das medidas necessárias para esse fim, deve ser instituído um processo que estabeleça uma estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito de um Comité para a adaptação ao progresso técnico;

Sexto considerando
Directiva 91/225/CEE (1ª frase)

Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, seria prematuro fixar valores de regulação da pressão de ar e os tempos de enchimento do compressor, etc., dada a variedade dos equipamentos e dos métodos de ensaio existentes na Comunidade;

Sétimo considerando
Directiva 92/54/CEE (alterado)

Considerando que se tenciona introduzir mais alterações na presente directiva, a fim de incluir uma metodologia de controlo aperfeiçoada e uniforme;

Oitavo considerando
Directiva 94/23/CE

Considerando que, até ao momento de existirem procedimentos e práticas de controlo harmonizados, os Estados-membros podem recorrer ao seu bom senso em relação ao procedimento de controlo que utilizam para estabelecer se o veículo em questão satisfaz os requisitos de travagem;

Quinto considerando
Directiva 94/23/CE

Considerando que todas as partes envolvidas no controlo técnico de veículos reconhecem que o método de controlo e, em especial, o facto de o veículo ser objecto de controlo com carga, carga parcial ou sem carga, influenciam o grau de confiança que os controladores depositam na aptidão do sistema de travagem;

Sexto considerando
Directiva 94/23/CE

Considerando que a exigência de valores de referência para as forças de travagem relativamente a vários estados de carga para cada modelo de veículo contribuiria para restabelecer essa confiança e que a presente directiva prevê o controlo técnico sob este regime como alternativa à utilização de valores mínimos para o comportamento funcional para cada categoria de veículos;

Sétimo considerando
Directiva 94/23/CE

Considerando que, no que diz respeito aos sistemas de travagem, a presente directiva abrange os veículos recepcionados segundo o disposto na Directiva 71/320/CEE⁽²⁾, reconhecendo-se, no entanto, que certos modelos de veículos foram recepcionados segundo normas nacionais que podem diferir dos requisitos desta directiva;

Nono considerando
Directiva 94/23/CE (1ª frase)

Considerando que os Estados-membros podem alargar o controlo do sistema de travagem a categorias de veículos ou a pontos não abrangidos pela presente directiva;

Oitavo considerando
Directiva 92/54/CEE

Considerando que os Estados-membros podem instaurar controlos mais severos ou mais frequentes;

Nono considerando
Directiva 92/54/CEE

Considerando que a presente directiva visa manter as emissões do escape a um nível reduzido durante o período de utilização do veículo, por meio de um controlo periódico das emissões de escape, bem como assegurar a retirada de circulação de veículos altamente poluentes até estarem devidamente afinados;

Terceiro considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que a afinação deficiente do motor assim como uma manutenção insuficiente são nocivas ao próprio motor e ao ambiente, na medida em que provocam o aumento da poluição e do consumo de energia;

Oitavo e nono considerandos
Directiva 92/55/CEE

Considerando que é importante desenvolver meios de transporte que respeitem o ambiente;

Considerando que, no que respeita aos motores a gasóleo (ignição por compressão), a medição da opacidade das emissões do escape é considerada como um indicador suficiente da condição de manutenção do veículo no que se refere às emissões;

Décimo considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que, no que se refere aos motores a gasolina (ignição por faísca), a medição do monóxido de carbono das emissões do escape do veículo, com o motor em velocidade de marcha lenta sem carga, fornece informação suficiente quanto à condição de manutenção do veículo no que se refere às emissões;

Décimo primeiro considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que a taxa de reprovação prevista, relativa às emissões de escape, dos veículos acima mencionados pode ser elevada se o veículo não tiver sido sujeito à manutenção de rotina;

Décimo segundo considerando
Directiva 92/55/CEE

⁽²⁾ Directiva do Conselho, de 26 de Julho de 1971, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à travagem de certas categorias de veículos a motor e seus reboques (JO nº L 202 de 6. 9. 1971, p. 37), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 91/422/CEE (JO nº L 233 de 22. 8. 1991, p. 21).

Considerando que, no que se refere aos veículos cujos requisitos de recepção exijam que sejam equipados com sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias em circuito fechado controlados por sonda lambda, o controlo da norma das emissões em funcionamento será mais severo do que no caso dos veículos convencionais;

Décimo terceiro considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que os Estados-membros podem fixar as suas próprias normas de controlo no que se refere aos veículos considerados como sendo de interesse histórico; que, ao reconhecer o direito de os Estados-membros fixarem as suas próprias normas relativamente aos veículos históricos, tais normas não devem ser mais rígidas que as que o veículo devia satisfazer inicialmente;

Nono considerando
(última frase) (alterado)
e 10º considerando
Directiva 94/23/CE

Considerando que se tenciona adaptar a presente directiva, a fim de ter em conta os desenvolvimentos futuros das disposições relativas às medidas de construção de veículos que facilitem a inspecção em funcionamento, bem como os progressos realizados na metodologia de controlo destinados a reflectir de um modo mais fiel as condições de funcionamento;

Décimo quarto considerando
Directiva 92/55/CEE

Considerando que a Directiva 92/6/CEE do Conselho (*) prevê a instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade em determinadas categorias de veículos rodoviários;

Considerando que esses dispositivos devem ser incluídos o mais rapidamente possível na lista dos pontos de controlo obrigatório durante a inspecção técnica anual para garantir, na medida do possível, que o valor máximo harmonizado em relação ao qual o dispositivo de um dado veículo foi regulado não possa ser excedido;

Considerando que, actualmente, a determinação do funcionamento correcto do dispositivo de limitação de velocidade é deixada aos Estados-membros, que podem utilizar para o efeito os meios que considerarem adequados; que se pretende harmonizar com o tempo os procedimentos e as normas de controlo;

Considerando que a Comissão avaliará o funcionamento correcto do limitador de velocidade, com base na experiência em serviço e apresentará um relatório ao Conselho; que as conclusões desse relatório constituirão a base de qualquer outra proposta relativa aos requisitos do controlo técnico do dispositivo de limitação de velocidade, se considerado necessário;

Considerando que os requisitos técnicos relativos aos táxis e ambulâncias são análogos aos dos automóveis particulares; que os pontos a controlar podem ser semelhantes, embora a frequência dos controlos seja diferente;

(*) Directiva do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

Considerando que, tendo em conta os efeitos desta acção sobre o sector em causa e face ao princípio da subsidiariedade, as medidas comunitárias previstas na presente directiva são necessárias para alcançar o objectivo de harmonização das regras relativas ao controlo técnico, para impedir a distorção da concorrência entre os transportadores rodoviários e para garantir que os veículos sejam correctamente regulados e mantidos; que esses objectivos não podem ser atingidos na sua totalidade pelos Estados-membros actuando a nível individual;

Considerando que a presente directiva não deve afectar as obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição para a legislação nacional e para a aplicação indicados na parte B do anexo III;

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

1. Em cada Estado-membro, os veículos a motor matriculados nesse Estado, bem como os seus reboques e semi-reboques, devem ser submetidos a um controlo técnico periódico, em conformidade com a presente directiva e seus anexos I e II.

Artigo 1º
77/143/CEE

2. As categorias de veículos a controlar, a periodicidade do controlo técnico e os pontos obrigatórios a controlar estão indicados nos anexos I e II.

Nº 1 do artigo 2º
77/143/CEE

Artigo 2º

O controlo técnico, na acepção da presente directiva, deve ser efectuado pelo Estado ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados e actuando sob a sua vigilância directa.

Artigo 4º
77/143/CEE

Artigo 3º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas que considerem necessárias para que se possa provar que o veículo foi aprovado num controlo técnico respeitando, pelo menos, o disposto na presente directiva.

Nº 1 do artigo 5º
77/143/CEE

Essas medidas serão comunicadas aos Estados-membros e à Comissão.

Nº 2 do artigo 5º
77/143/CEE

2. Cada Estado-membro reconhecerá a prova emitida noutra Estado-membro de que um veículo a motor, matriculado neste último, bem como o seu reboque ou semi-reboque, foram aprovados num controlo técnico respeitando, pelo menos, as disposições da presente directiva, como se ele próprio tivesse emitido essa prova.

Nº 3 do artigo 5º da Directiva
77/143/CEE

3. Os Estados-membros aplicarão os procedimentos adequadas no sentido de estabelecer, na medida do possível, que o comportamento funcional da travagem dos veículos matriculados nos respectivos territórios satisfaz os requisitos especificados na presente directiva.

Artigo 2º da Directiva
94/23/CE

CAPÍTULO II

Excepções e derrogações

Artigo 4º

1. Os Estados-membros podem excluir do âmbito de aplicação da presente directiva os veículos das forças armadas e das forças de ordem pública.

Nº 2 do artigo 2º da Directiva
77/143/CEE

2. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, excluir do âmbito de aplicação da presente directiva, ou submeter a disposições especiais, determinados veículos que são explorados ou utilizados em condições excepcionais bem como veículos que não utilizem nunca ou quase nunca as vias públicas ou que estejam temporariamente retirados da circulação.

Nº 3 do artigo 2º da Directiva
77/143/CEE

3. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, estabelecer as suas próprias normas de controlo em relação a veículos considerados como sendo de interesse histórico.

Artigo 4º
94/23/CE (alterado)

Artigo 5º

Sem prejuízo das disposições dos anexos I e II, os Estados-membros podem:

Artigo 3º da Directiva
77/143/CEE

— antecipar a data do primeiro controlo técnico obrigatório e, se for caso disso, submeter o veículo a um controlo antes da sua matrícula,

— diminuir o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,

- tornar obrigatório o controlo técnico do equipamento facultativo,
- aumentar o número de pontos a controlar,
- alargar a obrigação do controlo técnico periódico a outras categorias de veículos,
- prescrever controlos especiais adicionais,
- exigir valores mínimos de eficiência da travagem mais elevados e incluir a realização do controlo com massas em carga mais elevadas que os especificados no anexo II em relação aos veículos matriculados no seu território, desde que tais requisitos não excedam os valores aplicáveis para a recepção inicial do veículo.

Artigo 3º da Directiva
94/23/CE

Artigo 6º

1. Em derrogação das disposições dos anexos I e II e até à data limite de 1 de Janeiro de 1993, os Estados-membros podem:

Nº 1 do artigo 7º da Directiva
77/143/CEE

- adiar a data do primeiro controlo técnico obrigatório,
- alargar o intervalo entre dois controlos técnicos obrigatórios sucessivos,
- reduzir o número de pontos a controlar,
- alterar as categorias de veículos submetidos ao controlo técnico obrigatório,

desde que todos os veículos comerciais ligeiros referidos no ponto 5 do anexo I sejam submetidos a um controlo técnico em conformidade com a presente directiva antes dessa data.

e
Nº 1 do artigo 1º da Directiva
88/449/CEE
(→ Nº 2 do artigo 7º da Directiva 77/143/CEE)

Todavia, nos Estados-membros onde não existia sistema de controlo técnico comparável ao previsto na presente directiva para esta categoria de veículos em 26 de Julho de 1988, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1995.

2. No que diz respeito aos automóveis particulares referidos no ponto 6 do anexo I, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1994.

Nº 1 do artigo 1º da Directiva
91/328/CEE (→ Nº 3 do artigo 7º da Directiva
77/143/CEE)

Todavia, nos Estados-membros onde não existia sistema de controlo técnico regular comparável ao previsto na presente directiva para essa categoria de veículos em 31 de Dezembro de 1991, o nº 1 aplica-se até 1 de Janeiro de 1998.

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 7º

1. O Conselho, deliberando por maioria qualificada sob proposta da Comissão, adoptará as directivas específicas necessárias para definir as normas e os métodos mínimos relativos ao controlo dos pontos enumerados no anexo II.

Artigo 1º da Directiva 91/225/CEE (→ Nº 1 artigo 5ºA da Directiva 77/143/CEE)

2. Quaisquer alterações que sejam necessárias para adaptar ao progresso técnico as normas e os métodos definidos por directivas específicas serão adoptadas de acordo com o processo estabelecido no artigo 8º

Artigo 1º da Directiva 91/225/CEE (→ Nº 2 artigo 5ºA da Directiva 77/143/CEE)

Artigo 8º

1. A Comissão será assistida por um Comité para a adaptação ao progresso técnico da directiva relativa ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques, a seguir denominado «comité», que será composto por representantes dos Estados-membros e presidido por um representante da Comissão.

Artigo 1º da Directiva 91/225/CEE (→ Nºs 1 e 2 do artigo 5ºB da Directiva 77/143/CEE)

2. O comité adoptará o seu próprio regulamento interno.

3. 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. O parecer é emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no seio do comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no mesmo artigo. O presidente não participa na votação.

Artigo 1º da Directiva 91/225/CEE (→ Nºs 3 e 4 do artigo 5ºB da Directiva 77/143/CEE)

4. a) A Comissão adopta as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho delibera por maioria qualificada.

Se, no prazo de três meses a contar da data em que a proposta lhe foi submetida, o Conselho ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 9º

1. O mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório sobre a aplicação do controlo técnico aos automóveis particulares, acompanhado de qualquer proposta necessária, nomeadamente em relação à periodicidade e conteúdo dos controlos.

Artigo 3º da Directiva
91/328/CEE

2. O mais tardar três anos após a introdução do controlo regular dos dispositivos de limitação de velocidade, a Comissão examinará se, com base na experiência obtida nessa altura, os controlos previstos são suficientes para detectar dispositivos de limitação de velocidade defeituosos ou manipulados abusivamente e se as regras precisam de ser alteradas.

Artigo 10º

As directivas indicadas na parte A do anexo III são revogadas, sem prejuízo das obrigações dos Estados-membros relativas aos prazos de transposição e aplicação estabelecidos na parte B do anexo III.

As referências às directivas revogadas serão consideradas como referências à presente directiva e devem ser lidas de acordo com o quadro de correlação constante do anexo IV.

Artigo 11º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1996, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão os textos das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 12º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 13º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO I

Categorias de veículos	Periodicidade dos controlos	
1. Veículos a motor afectos ao transporte de passageiros e tendo, além do lugar do condutor, mais de oito lugares sentados	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente	Anexo I, categoria 1 da Directiva 77/143/CEE
2. Veículos a motor afectos ao transporte de mercadorias de massa máxima admissível superior a 3 500 kg	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente	Anexo I, categoria 2 da Directiva 77/143/CEE
3. Reboques e semi-reboques de massa máxima admissível superior a 3 500 kg	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente	Anexo I, categoria 3 da Directiva 77/143/CEE
4. Táxis, ambulâncias	Um ano após a data da primeira utilização, e a seguir anualmente	Anexo I, categoria 4 da Directiva 77/143/CEE
5. Veículos a motor, tendo no mínimo quatro rodas, normalmente afectos ao transporte rodoviário de mercadorias e de massa máxima admissível não superior a 3 500 kg, com excepção dos tractores e máquinas agrícolas	Quatro anos após a data da primeira utilização, e a seguir de dois em dois anos	Nº 2 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (→ anexo I, categoria 5 da Directiva 77/143/CEE)
6. Veículos a motor afectos ao transporte de passageiros e tendo, além do lugar do condutor, não mais de oito lugares sentados	Quatro anos após a data da primeira matrícula, e a seguir de dois em dois anos	Nº 2 do artigo 1º da Directiva 91/328/CEE (→ anexo I, categoria 6 da Directiva 77/143/CEE)

ANEXO II

O controlo deve incidir, pelo menos, nos pontos abaixo enumerados, desde que digam respeito ao equipamento obrigatório do veículo sujeito a controlo no Estado-membro em questão.	Nota introdutória 1 da Directiva 77/143/CEE
Os controlos referidos no presente anexo podem ser efectuados visualmente sem desmontagem de peças do veículo.	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE
Caso o veículo apresente defeitos nos pontos de controlo abaixo indicados, as autoridades competentes dos Estados-membros devem adoptar um procedimento que fixe as condições nas quais o veículo é autorizado a circular até ser submetido satisfatoriamente a um novo controlo técnico.	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE
Todavia, os Estados-membros devem tomar medidas para que os veículos que não satisfazem as disposições mínimas relativas aos sistemas de travagem e às emissões não circulem nas estradas.	

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2, 3, 4, 5 E 6

1. Dispositivos de travagem		Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (→ ponto 1 do anexo II da Directiva 77/143/CEE)
O controlo dos dispositivos de travagem do veículo deve incidir sobre os pontos a seguir indicados. Os valores obtidos durante o controlo dos dispositivos de travagem devem corresponder, na medida em que tal for praticável, às normas técnicas da Directiva 71/320/CEE.		
<i>Pontos a controlar</i>	<i>Razões da não aprovação</i>	
1.1. Estado mecânico e funcionamento		Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.1. <i>Pivot</i> do pedal do travão de pé	<ul style="list-style-type: none"> — Demasiado apertado — Rolamento gasto — Desgaste/folga excessivos 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.2. Estado do pedal e curso do dispositivo de operação do travão	<ul style="list-style-type: none"> — Curso excessivo, reserva de curso insuficiente — O travão liberta-se com dificuldade — Borracha do pedal do travão inexistente, mal fixada ou gasta 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.3. Bomba de vácuo ou compressor e reservatórios	<ul style="list-style-type: none"> — Tempo necessário para criar pressão de ar/vácuo para o funcionamento eficaz dos travões excessivo — Pressão de ar/vácuo insuficientes para fornecer assistência em pelo menos duas aplicações do travão após o dispositivo avisador ter funcionado (ou o manómetro indica um valor pouco seguro) — Fuga de ar causadora de uma queda de pressão significativa ou fugas de ar audíveis 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.4. Indicador de pressão baixa ou manómetro	<ul style="list-style-type: none"> — Funcionamento defeituoso do indicador de pressão baixa/manómetro de pressão de ar 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.5. Válvula manual de comando do travão	<ul style="list-style-type: none"> — Comando fissurado ou danificado, desgaste excessivo — Funcionamento defeituoso da válvula de comando — Comando inseguro na haste da válvula ou unidade da válvula insegura — Conexões mal fixadas ou fugas no sistema — Funcionamento pouco satisfatório 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.6. Travão de estacionamento, alavanca de controlo, cremalheira do travão de estacionamento	<ul style="list-style-type: none"> — Cremalheira do travão de estacionamento não se mantém em posição correctamente — Desgaste excessivo no <i>pivot</i> da alavanca ou no mecanismo da cremalheira — Movimento excessivo da alavanca indicando uma regulação incorrecta 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.7. Válvulas de travagem (válvulas de pé, válvulas de descarga, reguladores, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> — Danificadas, fugas de ar excessivas — Perda excessiva de óleo do compressor — Fixação insegura/inadequada — Perda de óleo dos travões 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)

1.1.8. Conexões dos travões do reboque	<ul style="list-style-type: none"> — Torneiras de isolamento ou válvula autovedante defeituosas — Fixação insegura/inadequada — Fugas excessivas 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.9. Acumulador de energia, reservatório de pressão	<ul style="list-style-type: none"> — Danificado, corroído, com fugas — Dispositivo de purga inoperativo — Fixação insegura/inadequada 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.10. Unidades de assistência dos travões, cilindro principal (sistemas hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — Unidade de assistência defeituosa ou ineficaz — Cilindro principal defeituoso ou com fugas — Cilindro principal inseguro — Quantidade insuficiente de óleo dos travões — Tampão do reservatório do cilindro principal em falta — Luz avisadora do óleo dos travões acesa ou defeituosa — Funcionamento incorrecto do dispositivo avisador de nível do óleo dos travões 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.11. Tubagens rígidas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Risco de falha ou fractura — Fugas nos tubos ou nas conexões — Danificadas ou excessivamente corroídas — Mal localizadas 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.12. Tubagens flexíveis dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Risco de falha ou fractura — Danificadas, esfoladas, demasiado curtas, torcidas — Fugas nos tubos ou nas conexões — Inchamento excessivo dos tubos sob pressão — Porosidade 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.13. Cintas/calços dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Desgaste excessivo — Atacados por óleo, gorduras, etc. 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.14. Tambores, discos dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Desgaste excessivo, existência excessiva de riscos e de fendas, inseguros ou fracturados — Atacados por óleo, gorduras, etc. — Chapa de apoio insegura 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.15. Cabos, tirantes, articulações das alavancas dos travões	<ul style="list-style-type: none"> — Cabos danificados, com nós — Desgaste ou corrosão excessivos — Juntas dos cabos ou dos tirantes inseguras — Guia dos cabos defeituoso — Quaisquer entraves ao movimento livre do dispositivo de travagem — Qualquer movimento anormal das alavancas/tirantes/articulações indicativo de má regulação ou desgaste excessivo 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)

1.1.16. Actuadores dos travões (incluindo travões de mola e cilindros hidráulicos)	<ul style="list-style-type: none"> — Fissurados ou danificados — Com fugas — Montagem insegura/inadequada — Corrosão excessiva — Curso excessivo do êmbolo ou do mecanismo de diafragma — Tampa de protecção contra o pó em falta ou excessivamente danificada 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.17. Válvula sensora de carga	<ul style="list-style-type: none"> — Articulação defeituosa — Regulação incorrecta — Gripada, inoperativa — Inexistente 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.18. Ajustadores automáticos de folgas	<ul style="list-style-type: none"> — Gripados ou movimento anormal, desgaste excessivo ou má regulação — Defeituosos 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.1.19. Sistema retardador (se montado ou exigido)	<ul style="list-style-type: none"> — Conector ou fixações inseguros — Defeituoso 	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.2. Comportamento funcional e eficiência dos travões de serviço		Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.2.1. Comportamento funcional (aumentado progressivamente até ao esforço máximo)	<ul style="list-style-type: none"> — Esforço de travagem inadequado de uma ou mais rodas — O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo. No caso de o ensaio de travagem ser realizado em estrada, o desvio do veículo em relação a uma linha recta é excessivo; — Inexistência de variação gradual do esforço de travagem (trepidação) — Tempo de resposta anormal na operação de travagem de qualquer roda — Flutuação excessiva do esforço de travagem devida à existência de discos distorcidos ou de tambores ovalizados 	Artigo 1º da Directiva 94/23/CE (*)
1.2.2. Eficiência	<ul style="list-style-type: none"> — Uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas, inferior às seguintes: 	Artigo 1º da Directiva 94/23/CE (*)

	<p>Eficiência mínima de travagem</p> <p>Categoria 1: 50 % (*)</p> <p>Categoria 2: 50 % (*)</p> <p>Categoria 3: 40 % (*)</p> <p>Categoria 4: 50 %</p> <p>Categoria 5: 45 % (*)</p> <p>Categoria 6: 50 %</p> <p>— Ou esforço de travagem inferior aos valores de referência quando indicados pelo fabricante do veículo para o eixo do veículo (*)</p>	
1.3. Comportamento funcional e eficiência dos travões de emergência (secundários) (se constituírem um dispositivo separado)		Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.3.1. Comportamento funcional	<p>— Travão(ões) inoperativo(s) num dos lados</p> <p>— O esforço de travagem de qualquer roda é inferior a 70 % do valor mais alto registado noutra roda do mesmo eixo</p> <p>— Inexistência de variação gradual da eficiência (trepidação)</p> <p>— O dispositivo automático de travagem não funciona no caso dos reboques</p>	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.3.2. Eficiência	— Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem inferior a 50 % (*) da relação definida no ponto 1.2.2 relacionada com a massa máxima autorizada ou, no caso dos semi-reboques, com a soma das cargas por eixo autorizadas.	Artigo 1º da Directiva 94/23/CE (*)
1.4. Comportamento funcional e eficiência do travão de estacionamento		Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.4.1. Comportamento funcional	— Travão inoperativo num dos lados	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.4.2. Eficiência	— Para todas as categorias de veículos, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima autorizada inferior a 16 % ou, no caso dos veículos a motor, uma relação de travagem relacionada com a massa máxima de combinação de veículos inferior a 12 %, conforme o valor mais elevado	Artigo 1º da Directiva 94/23/CE (*)
1.5. Comportamento funcional do retardador ou do dispositivo de travagem accionado pelo escape	<p>— Inexistência de variação gradual da eficiência (retardador)</p> <p>— Defeituoso</p>	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)
1.6. Sistema anti-bloqueio de travagem	<p>— Mau funcionamento do dispositivo avisador de anti-bloqueio</p> <p>— Defeituoso</p>	Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/54/CEE (*)

(*) 48 % para veículos da categoria 1 não equipados com ABS, ou recepcionados antes de 1 de Outubro de 1991 (data de proibição da primeira entrada em circulação sem a recepção CEE como componente [Directiva 88/194/CEE (JO nº L 92 de 9. 4. 1988, p. 47)]).

(*) 45 % para os veículos matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção por modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE (JO nº L 380 de 31. 12. 1985, p. 1), no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

(*) 43 % para semi-reboques e reboques de lança de tracção matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção do modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

(*) 50 % para veículos da categoria 5 matriculados após 1988 ou a partir da data de adopção da Directiva 71/320/CEE de recepção por modelo, alterada pela Directiva 85/647/CEE no âmbito da legislação nacional dos Estados-membros, tomando-se a data mais recente das duas.

(*) Por valor de referência para o eixo do veículo entende-se o esforço de travagem, expresso em *newton*, necessário para obter esta força mínima de travagem fixada para a massa com que o veículo é apresentado.

(*) Relativamente aos veículos das categorias 2 e 5, o desempenho mínimo do travão secundário será 2,2 m/s² (dado que este desempenho do travão secundário não é abrangido pela Directiva 85/647/CEE).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
2. Direcção e volante	2. Volante	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
2.1. Estado mecânico 2.2. Volante de direcção 2.3. Folgas na direcção	2.1. Estado mecânico 2.2. Folgas na direcção 2.3. Fixação do sistema de direcção 2.4. Rolamentos das rodas	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
3. Visibilidade	3. Visibilidade	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
3.1. Campo de visão 3.2. Estado dos vidros 3.3. Espelhos retrovisores 3.4. Limpa-vidros 3.5. Lava-vidros	3.1. Campo de visão 3.2. Estado dos vidros 3.3. Espelhos retrovisores 3.4. Limpa-vidros 3.5. Lava-vidros	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4. Luzes, reflectores e equipamento eléctrico	4. Equipamento de iluminação	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios) 4.1.1. Estado e funcionamento 4.1.2. Alinhamento 4.1.3. Interruptores 4.1.4. Eficiência visual	4.1. Luzes de estrada (máximos) e luzes de cruzamento (médios) 4.1.1. Estado e funcionamento 4.1.2. Alinhamento 4.1.3. Interruptores	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.2. Luzes de presença da frente de luzes delimitadores do veículo 4.2.1. Estado e funcionamento 4.2.2. Cor e eficiência visual	4.2. Estado e funcionamento, estado das lentes, cor e eficiência visual de: 4.2.1. Luzes de presença da frente e da retaguarda 4.2.2. Luzes de travagem 4.2.3. Luzes indicadoras da mudança de direcção 4.2.4. Luzes de marcha atrás 4.2.5. Luzes de nevoeiro 4.2.6. Luzes da chapa de matrícula 4.2.7. Reflectores 4.2.8. Luzes de perigo	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.3. Luzes de travagem 4.3.1. Estado e funcionamento 4.3.2. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.4. Luzes indicadoras de mudança de direcção 4.4.1. Estado e funcionamento 4.4.2. Cor e eficiência visual 4.4.3. Interruptores 4.4.4. Frequência de intermitência		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)

4.5. Luzes de nevoeiro da frente e da retaguarda 4.5.1. Localização 4.5.2. Estado e funcionamento 4.5.3. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.6. Luzes de marcha atrás 4.6.1. Estado e funcionamento 4.6.2. Cor e eficiência visual		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.7. Luzes da chapa da matrícula da retaguarda		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.8. Reflectores — Estado e cor		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.9. Avisadores		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.10. Ligações eléctricas entre o veículo tractor e o reboque ou semi-reboque		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
4.11. Instalação eléctrica		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão	5. Eixos, rodas, pneumáticos, suspensão	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
5.1. Eixos	5.1. Eixos	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
5.2. Rodas e pneumáticos	5.2. Rodas e pneumáticos	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
5.3. Suspensão	5.3. Suspensão	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
6. Quadro e acessórios do quadro	6. Quadro e acessórios do quadro	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
6.1. Quadro ou estrutura e acessórios 6.1.1. Estado geral 6.1.2. Tubos de escape e silenciosos 6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível 6.1.4. Características geométricas e estado do dispositivo de protecção da retaguarda, veículos pesados 6.1.5. Suporte da roda de reserva 6.1.6. Dispositivo de engate dos veículos tractores, dos reboques e dos semi-reboques	6.1. Quadro ou estruturas e acessórios 6.1.1. Estado geral 6.1.2. Tubos de escape e silenciosos 6.1.3. Reservatórios e canalizações de combustível 6.1.4. Suporte da roda de reserva 6.1.5. Segurança do dispositivo de engate (se existente)	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)

6.2. Cabina e carroçaria 6.2.1. Estado geral 6.2.2. Fixação 6.2.3. Portas e fechos 6.2.4. Piso 6.2.5. Banco do condutor 6.2.6. Estribos	6.2. Carroçaria 6.2.1. Estado estrutural 6.2.2. Portas e fechos	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7. Equipamentos diversos	7. Equipamentos diversos	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.1. Cintos de segurança	7.1. Fixação do banco do condutor	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.2. Extintor de incêndios	7.2. Fixação da bateria	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.3. Fechos e dispositivo anti-roubo	7.3. Avisador sonoro	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.4. Triângulo de pré-sinalização	7.4. Triângulo de pré-sinalização	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.5. Caixa de primeiros socorros	7.5. Cintos de segurança 7.5.1. Segurança da das fixações 7.5.2. Estado dos cintos 7.5.3. Funcionamento	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.6. Calço(s) de roda(s)		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.7. Avisador sonoro		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.8. Velocímetro		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
7.9. Tacógrafo (existência e integridade dos selos) — verificar a validade da chapa do tacógrafo, se exigido pelo Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho ⁽¹⁰⁾ — verificar se o perímetro dos pneumáticos coincide com os dados indicados na chapa do tacógrafo, se necessário		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)

⁽¹⁰⁾ Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo a introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO nº L 370 de 31.12.1985, p. 8). Com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CEE) nº 3688/92 da Comissão (JO nº L 374 de 22.12.1992, p. 12).

<p>— se for possível, verificar que os selos do tacógrafo e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos</p>		
<p>7.10. Dispositivo de limitação de velocidade</p> <p>— Se possível, verificar se o limitador de velocidade está montado, se exigido pela Directiva 92/6/CEE ⁽¹⁾</p> <p>— Verificar a validade da chapa do limitador de velocidade</p> <p>— Se for possível, verificar que os selos do limitador de velocidade e, se aplicável, quaisquer outros meios de protecção das conexões contra a manipulação fraudulenta, estão intactos</p>		
<p>8. Perturbações</p>	<p>8. Perturbações</p>	<p>Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)</p>
<p>8.1. Ruído</p>	<p>8.1. Ruído</p>	<p>Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)</p>

⁽¹⁾ Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (JO nº L 57 de 2. 3. 1992, p. 27).

<p>8.2.2. Veículos a motor equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel)</p> <p>Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/306/CEE ⁽¹³⁾. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes dos Estados-membros decidirem não o utilizar como referência, os valores-limite do coeficiente de absorção são os seguintes:</p> <p>Coeficiente de absorção máximo para:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Motores diesel normalmente aspirados = 2,5 m⁻¹, — Motores diesel sobrealimentados = 3,0 m⁻¹ <p>ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a recepção CEE.</p> <p>Estão isentos do cumprimento destes requisitos os veículos matriculados ou postos pela primeira vez em circulação antes de 1 de Janeiro de 1980.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.3. Equipamentos de controlo</p> <p>As emissões dos veículos são controladas utilizando equipamentos concebidos para estabelecer com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram satisfeitos.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/55/CEE (*)</p>
<p>8.2.4. Sempre que, por ocasião da recepção CEE, um modelo de veículo não tenha podido respeitar os valores-limite estabelecidos na presente directiva, os Estados-membros podem fixar valores-limite mais elevados para esse modelo de veículo, com base em provas fornecidas pelo fabricante. Desse facto informarão imediatamente a Comissão, que transmitirá a informação aos restantes Estados-membros.</p>	<p>Nº 1 do artigo 1º da Directiva 92/55/CEE (*)</p>

⁽¹³⁾ Directiva 72/306/CEE do Conselho, de 2 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores diesel destinados à propulsão dos veículos (JO nº L 190 de 20. 8. 1972, p. 1), com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 89/491/CEE da Comissão (JO nº L 238 de 15. 8. 1989, p. 43).

VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 1, 2 E 3	VEÍCULOS DAS CATEGORIAS 4, 5 E 6	(**)
8.3. Supressão de interferências de rádio		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9. Controlos suplementares para veículos de transporte público		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9.1. Saída(s) de emergência (incluindo martelos para partir os vidros), sinais indicadores da(s) saída(s) de emergência		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9.2. Sistema de aquecimento		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9.3. Sistema de ventilação		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9.4. Disposição dos bancos		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
9.5. Iluminação interior		Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
10. Identificação do veículo	10. Identificação do veículo	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
10.1. Chapas de matrícula	10.1. Chapas de matrícula	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)
10.2. Número do quadro	10.2. Número do quadro	Nº 3 do artigo 1º da Directiva 88/449/CEE (*)

(*) → No mesmo ponto do anexo II da Directiva 77/143/CEE, alterado.

(**) Os pontos a verificar para a categoria 4 (táxis e ambulâncias) estão indicados na coluna da esquerda do anexo II da Directiva 77/143/CEE.

ANEXO III

PARTE A

Directivas revogadas
(referidas no artigo 10º)

Directiva 77/143/CEE do Conselho, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques e suas alterações sucessivas:

- Directiva 88/449/CEE do Conselho,
- Directiva 91/225/CEE do Conselho,
- Directiva 91/328/CEE do Conselho,
- Directiva 92/54/CEE do Conselho,
- Directiva 92/55/CEE do Conselho,
- Directiva 94/23/CE da Comissão.

PARTE B

Directiva	Prazos	
	de transposição	de aplicação
77/143/CEE (JO nº L 47 de 18. 2. 1977, p. 47)	31 de Dezembro de 1977	31 de Dezembro de 1977
88/449/CEE (JO nº L 222 de 12. 8. 1988, p. 10)	27/28 de Julho de 1990	27/28 de Julho de 1990
91/225/CEE (JO nº L 103 de 23. 4. 1991, p. 3)	1 de Janeiro de 1992	1 de Janeiro de 1992
91/328/CEE (JO nº L 178 de 6. 7. 1991, p. 29)	1 de Julho de 1993	1 de Julho de 1993
92/54/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 63)	21/22 de Junho de 1993	21/22 de Junho de 1993
92/55/CEE (JO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 68)	21/22 de Junho de 1993	
Para os veículos referidos na alínea a) do ponto 8.2.1 do anexo II:		1 de Janeiro de 1994
Para os veículos referidos no ponto 8.2.2 do anexo II:		1 de Janeiro de 1996
Para os veículos referidos na alínea b) do ponto 8.2.1 do anexo II:		1 de Janeiro de 1997
94/23/CE (JO nº L 147 de 14. 6. 1994, p. 6)	1 de Janeiro de 1997	1 de Janeiro de 1997

ANEXO IV

TABELA DE CORRELAÇÃO Nº 1

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CEE
Nº 1 do artigo 1º	Artigo 1º						
Nº 2 do artigo 1º	Nº 1 do artigo 2º						
Artigo 2º	Artigo 4º						
Nº 1, primeiro parágrafo do artigo 3º	Nº 1 do artigo 5º						
Nº 2, segundo parágrafo, do artigo 3º	Nº 2 do artigo 5º						
Nº 2 do artigo 3º	Nº 3 do artigo 5º						
Nº 3 do artigo 3º							
Nº 1 do artigo 4º	Nº 2 do artigo 2º						Artigo 2º
Nº 2 do artigo 4º	Nº 3 do artigo 2º						Artigo 4º
Nº 3 do artigo 4º							
Artigo 5º	Artigo 3º						
(primeiro a sexto travessão)							
Artigo 5º							
(sétimo travessão)							
Nº 1 do artigo 6º	Nº 1 do artigo 7º	Nº 1 do artigo 1º	Artigo 1º	Nº 1 do artigo 1º			Artigo 3º
Nº 2 do artigo 6º			Artigo 1º				
Nº 1-2 do artigo 7º			Artigo 1º				
Nº 1-4 do artigo 8º							
Nº 1 do artigo 9º							
Nº 2 do artigo 9º							
Artigo 10º							
Nº 1 do artigo 11º	Artigo 6º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 2º	Nº 1 a 3 do artigo 2º	Nº 1 do artigo 5º
Nº 2 do artigo 11º		Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 2º	Nº 4 do artigo 2º	Nº 2 do artigo 5º
Artigo 12º							
Artigo 13º	Artigo 8º	Artigo 3º	Artigo 3º	Artigo 4º	Artigo 3º	Artigo 3º	Artigo 6º

Presente directiva	77/143/CEE	88/449/CEE	91/225/CEE	91/328/CEE	92/54/CEE	92/55/CEE	94/23/CE
Ponto 7.9 (primeiro a terceiro travessão)	Nº 3 do artigo 1º						
Ponto 7.10 (primeiro a terceiro travessão)		Nº 3 do artigo 1º					
Ponto 8 Ponto 8.1						Nº 1 do artigo 1º	
Ponto 8.2 Ponto 8.2.4							
Ponto 8.3 Ponto 10.2		Nº 3 do artigo 1º					

(*) NB: A categoria 4 (táxis e ambulâncias) é transferida da coluna da esquerda para a coluna da direita (com as categorias 5 e 6) no anexo II.

Proposta alterada de directiva do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques

(96/C 193/06)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(96) 159 final — 95/0226(SYN)

(Apresentada pela Comissão em 18 de Abril de 1996, em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 189ºA do Tratado CE)

A proposta da Comissão, que é objecto do documento COM(95) 415 final — 95/0226(SYN) (1), é alterada do seguinte modo:

PROPOSTA INICIAL

PROPOSTA ALTERADA

Alteração nº 1

Décimo segundo considerando A (novo)

Considerando que os Estados-membros, no âmbito das respectivas competências, devem ser garantes da qualidade e do método utilizado no controlo técnico dos veículos;

Alteração nº 2

Décimo segundo considerando B (novo)

Considerando que a Comissão deve controlar a aplicação prática da presente directiva e apresentar regularmente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados alcançados;

Alteração nº 3

Artigo 2º

O controlo técnico, na acepção da presente directiva, deve ser efectuado pelo Estado ou por organismos ou estabelecimentos por ele designados e actuando sob a sua vigilância directa.

O controlo técnico, na acepção da presente directiva, deve ser efectuado pelo Estado ou por entidades de natureza pública encarregadas dessa função, ou estabelecimentos por ele designados inclusive de carácter privado, autorizados para o efeito, e actuando sob a sua vigilância directa. Em particular, quando os estabelecimentos indicados para o controlo técnico funcionarem simultaneamente como oficinas de reparação de veículos, os Estados-membros assegurarão a objectividade e um elevado grau de qualidade do controlo.

Restante texto inalterado

(1) Ver página 5 do presente Jornal Oficial.

III

(Informações)

COMISSÃO

Phare — Obras de construção

Anúncio de concurso lançado pelo Governo da Estónia para obras financiadas pela União Europeia no âmbito do programa multinacional Phare de 1993

(96/C 193/07)

1. Designação e número do projecto:

Posto fronteiriço de Narva-Estónia.

escavação de solo vegetal - 1 470 m³,a remover - 1 000 m³,**2. Participação e origem**

A participação está aberta, em igualdade de condições, a todas as pessoas singulares e colectivas dos Estados-membros da Comunidade Europeia ou da Albânia, Bulgária, República Checa, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Polónia, Roménia, República Eslovaca e Eslovénia.

escavação de pavimentos betuminosos e sua remoção - 400 m³,escavação e remoção das terras sob arruamentos - 4 440 m³,entrega de material para aterro; aterro - 550 m³;trabalhos de betão - 1 567 m³;**3. Objecto**

A construção do posto fronteiriço inclui a construção de um edifício de três andares, de coberturas e edifícios auxiliares, a reconstrução do edifício de três andares existentes, a construção de estradas e zonas de estacionamento, redes, arranjos paisagísticos e a preparação do local de construção.

trabalhos de metal - 176 t;

não estruturais - 56 t;

estruturais - 120 t.

As quantidades principais para a realização das obras são as seguintes:

4. Processo do concurso

O processo completo do concurso pode ser obtido a partir de 12. 7. 1996 no seguinte endereço: Estonia National Customs Board, Ravala pst. 9, EE-0001 Tallinn, telefax (372) 631 77 27, mediante prova de pagamento de 350 ecus em nome do Estonian National Customs Board ou de um montante equivalente em EEK para os proponentes da Estónia.

terreno para a construção:

edifício de três andares - 420 m²,reconstrução do edifício de três andares existente - 310 m²,coberturas - 1 770 m²,edifício para inspecções - 825 m²;

terraplenagens:

5. Propostas

As propostas devem ser recebidas o mais tardar em 26. 8. 1996 (10.00), hora local, no endereço acima referido. As propostas serão abertas em sessão pública, em 26. 8. 1996 (11.00), hora local, nas instalações do Estonian National Customs Board, em Tallinn.