378L0507

DIRECTIVA DA COMISSÃO

de 19 de Maio de 1978

que adapta ao progresso técnico a Directiva 76/114/CEE do Conselho relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares, bem como à sua localização e modo de fixação no que respeita aos veículos a motor e seus reboques

(78/507/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à aprovação dos veículos a motor e seus reboques (1), com a redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão e, nomeadamente, os seus artigos n, 11°, 12° e 13°,

Tendo em conta a Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às chapas e inscrições regulamentares bem como à sua localização e modo de fixação no que diz respeito aos veículos a motor e seus reboques (2),

Considerando que a Organização Internacional de Normalização (ISO) adoptou, entretanto, duas normas internacionais relativas a um sistema mundial de codificação que permite identificar, por um lado, o fabricante do veículo (3) e, por outro, um veículo (4) ; que é, portanto, oportuno introduzir o sistema de identificação do fabricante na Directiva 76/114/CEE e, simultaneamente, harmonizar as prescrições da referida directiva com a norma ISO relativa à identificação de um veículo ;

Considerando que as disposições da presente directiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a adaptação ao progresso técnico das directivas que visam a eliminação dos entraves técnicos ao comércio no sector dos veículos a motor,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA :

Artigo 1°

O Anexo da Directiva 76/114/CEE é alterado em conformidade com o Anexo da presente directiva.

Artigo 2°

1. A partir de 1 de Outubro de 1978, os Estados-membros não podem, por motivos relacionados com as chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação :

— recusar, para um modelo de veículo a motor, a recepção CEE ou a emissão do documento previsto no n° 1, último travessão, do artigo 10° da Directiva 70/156/CEE, ou a recepção de âmbito nacional,

— proibir a primeira entrada em circulação dos veículos, se as referidas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação nesse modelo de veículo ou nesses veículos corresponderem às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

2. A partir de 1 de Outubro de 1981, os Estados-membros :

— deixam de poder emitir o documento previsto no n° 1, último travessão, do artigo 10° da Directiva 70/156/CEE, para um modelo de veículo cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva,

— podem recusar a recepção de âmbito nacional de um modelo de veículo cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

3. A partir de 1 de Outubro de 1981, os Estados-membros podem proibir a primeira entrada em circulação dos veículos cujas chapas e inscrições regulamentares ou a sua localização e modo de fixação não correspondam às prescrições da Directiva 76/114/CEE, com a redacção que lhe é dada pela presente directiva.

Artigo 3°

Os Estados-membros porão em vigor, antes de 1 de Outubro de 1978, as disposições necessárias para dar cumprimento à presente directiva, e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Artigo 4°

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas em 19 de Maio de 1978.

Pela Comissão
Étienne DAVIGNON
Membro da Comissão

(1) JO n° L 42 de 23.2.1970, p. 1.
(2) JO n° L 24 de 30.1.1976, p. 1.
(3) Norma ISO n° 3780 de 1.2.1976.
(4) Norma ISO n° 3779 de 15.6.1977.

ANEXO

Alteração do anexo à Directiva 76/114/CEE do Conselho, de 18 de Dezembro de 1975

Ponto 2.1.2 :

Substituir, na quarta linha, a parte da frase « DK para a Dinamarca » por « 18 para a Dinamarca ».

Nota (1) :

Esta nota passa a ter a seguinte redacção :

« (1) Se um modelo de veículo não tiver sido objecto de uma recepção CEE e portanto não possuir o número de recepção CEE, um Estadomembro pode exigir que seja indicado o número de recepção nacional. Se o número de recepção nacional tiver de ser indicado, o fabricante pode colocá-lo quer numa pequena chapa separada da chapa do fabricante, quer na própria chapa do fabricante. »

Pontos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8 :

Substituir o termo « peso » pelo termo « massa ».

O ponto 3.1 passa a ter a seguinte redacção :

3.1. Deve ser marcado na chapa do fabricante, bem como no quadro ou qualquer outra estrutura análoga.

3.1.1. Deve ser composto de três partes :

3.1.1.1. A primeira parte consiste num código atribuído ao fabricante do veículo para permitir a identificação do dito fabricante. Esse código é constituído por três caracteres (letras ou números), atribuídos pelas autoridades competentes do país no qual o fabricante tem a sua sede social, de acordo com a agência internacional que actua sob a autoridade da Organização Internacional de Normalização (ISO). O primeiro caracter designa uma zona geográfica, o segundo caracter designa um país no interior de uma zona geográfica, e o terceiro caracter designa um determinado fabricante.

Nos casos em que o fabricante produza menos de 500 veículos por ano, o terceiro caracter será sempre um 9. Para a identificação deste fabricante, a autoridade acima referida atribuirá igualmente os terceiro, quarto e quinto caracteres da terceira parte.

3.1.1.2. A segunda parte é constituída por seis caracteres (letras ou números) que têm por objectivo indicar as características gerais dos veículos. Se o fabricante não utilizar um ou vários desses caracteres, os espaços não utilizados devem ser preenchidos por caracteres alfabéticos ou numéricos, deixando-se a escolha desses últimos ao fabricante.

3.1.1.3. A terceira parte, constituída por oito caracteres, dos quais os quatro últimos são obrigatoriamente numéricos, deve permitir, em combinação com as outras duas partes, identificar sem equívoco um determinado veículo. Qualquer posição não utilizada deve ser preenchida com um zero para se obter o número total de caracteres exigido.

3.1.2. Deve, na medida do possível, ser marcado numa só linha.

Excepcionalmente e por razões técnicas, pode igualmente ser indicado em duas linhas. Neste caso, não é, contudo, autorizado fazer separações no interior de qualquer uma das três partes. O princípio e o fim de cada linha devem ser delimitados por um símbolo que não seja nem um algarismo árabe nem uma letra latina maiúscula e que não possa ser confundido com tais caracteres. Esta disposição pode ser derrogada no caso das chapas do fabricante, quando o número estiver marcado numa única linha. É igualmente autorizada a introdução do símbolo no interior de uma linha entre as três partes (ponto 3.1.1).

Não deve haver espaços entre os caracteres.

APÊNDICE

EXEMPLOS DE CHAPAS DE FABRICANTE

Os exemplos abaixo não prejudicam as indicações que figurarão realmente nas chapas de fabricante e são dados unicamente a título indicativo.

Exemplo nº 1

STELLA FABRICA AUTOMOBILI

e.3. 1485

3 I S K L M 3 A C 8 B 1 2 3 9 5 4

1 500 kg
2 500 kg
1 — 730 kg
2 — 810 kg

Exemplo respeitante a um veículo da categoria M_1.

As informações suplementares referidas no ponto 2.2 podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas (ver rectângulos a tracejado no exemplo acima).

Exemplo nº 2

MAYER KRAFTFAHRZEUGWERK

e.1.501

3 G T W O 1 8 0 0 9 B S 5 1 3 1 2

22 000 kg
38 000 kg
1 — 7 000 kg
2 — 8 000 kg
3 — 8 000 kg

Exemplo respeitante a um veículo da categoria N_3.

As informações suplementares referidas no ponto 2.2 podem ser apostas abaixo ou ao lado das indicações prescritas (ver rectângulos a tracejado no exemplo acima).