Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

DIRECTIVA 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 respeita aos veículos a motor e seus reboques

(76/114/CEE)

(JO L 24 de 30.1.1976, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Directiva da Comissão de 19 de Maio de 1978	L 155	31	13.6.1978
►**M2**	Directiva do Conselho 87/354/CEE, de 25 de Junho de 1987	L 192	43	11.7.1987
►**M3**	Directiva 2006/96/CE do Conselho de 20 de Novembro de 2006	L 363	81	20.12.2006

Alterada por:

►**A1**	Acto de Adesão da Grécia	L 291	17	19.11.1979
►**A2**	Acto de Adesão da Espanha e de Portugal	L 302	23	15.11.1985
►**A3**	Acto de Adesão da Áustria, da Finlândia e da Suécia	C 241	21	29.8.1994
	(adaptado pela Decisão 95/1/CE, Euratom, CECA do Conselho)	L 1	1	1.1.1995
►**A4**	Acto relativo às condições de adesão da República Checa, da República da Estónia, da República de Chipre, da República da Letónia, da República da Lituânia, da República da Hungria, da República de Malta, da República da Polónia, da República da Eslovénia e da República Eslovaca e às adaptações dos Tratados em que se funda a União Europeia	L 236	33	23.9.2003

▼B

DIRECTIVA 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 respeita aos veículos a motor e seus reboques

(76/114/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ([2]),

Considerando que as prescrições técnicas exigidas para os veículos a motor pelas legislações nacionais respeitam, nomeadamente, às chapas e inscrições regulamentares, sua localização e modo de fixação;

Considerando que estas prescrições diferem de um Estado-membro para outro; que daí resulta a necessidade de que sejam adoptadas as mesmas prescrições 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 veículos a motor e seus reboques ([3]);

Considerando que a aproximação das legislações nacionais respeitantes aos veículos a motor implica um reconhecimento recíproco pelos Estados-membros dos controlos efectuados por cada um deles com base em prescrições comuns; que, para que tal sistema funcione correctamente estas prescrições devem ser aplicadas por todos os Estados-membros a partir de uma mesma data,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Para efeitos do disposto na presente directiva, entende-se por veículo qualquer veículo a motor destinado a transitar na estrada, com ou sem carroçaria, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/h, assim como os seus reboques, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, dos tractores e máquinas agrícolas ou florestais, bem como das máquinas de obras públicas.

Artigo 2.º

Os Estados-membros não podem recusar a recepção CEE nem a recepção de âmbito nacional de um veículo por motivos relacionados com as

([1]) JO n.º C 5 de 8. 1. 1975, p. 41.
([2]) JO n.º C 47 de 27. 2. 1975, p. 4.
([3]) JO n.º L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

▼B

chapas e inscrições regulamentares, sua localização e modo de fixação, se estas corresponderem às prescrições constantes do anexo.

Artigo 3.º

Os Estados-membros não podem recusar a matrícula ou proibir a venda, a entrada em circulação ou a utilização de um veículo por motivos relacionados com as chapas e inscrições regulamentares, sua localização e modo de fixação, se estas corresponderem às prescrições constantes do anexo.

Artigo 4.º

As alterações necessárias para adaptar ao progresso técnico as prescrições do anexo serão adoptadas em conformidade com o procedimento previsto no artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.

Artigo 5.º

1. Os Estados-membros adoptarão e publicarão, antes de 1 de Janeiro de 1977, as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva e desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-membros aplicarão estas disposições a partir de 1 de Outubro de 1978.

2. A partir da notificação da presente directiva, os Estados-membros devem assegurar que a Comissão seja informada, em tempo útil que lhe permita apresentar as suas observações, de qualquer projecto de disposições de natureza legislativa, regulamentar ou administrativa que tenham a intenção de adoptar no domínio regulado pela presente directiva.

Artigo 6.º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO

1. GENERALIDADES

1.1. Todos os veículos devem estar equipados com uma chapã e inscrições tais como são descritas nos pontos seguintes. Esta chapa e estas inscrições serão colocadas pelo fabricante ou pelo seu mandatário.

2. CHAPA DO FABRICANTE

2.1. Uma chapa do fabricante, cujo modelo figura em apêndice ao presente anexo, deve estar solidamente fixada num local bem aparente e facilmente acessível numa peça que, normalmente, não seja susceptível de ser substituída no decurso da utilização; deve ser facilmente legível e possuir de modo indelével as indicações seguintes, enumeradas por ordem:

2.1.1. Nome do fabricante

2.1.2. Número de recepção CEE ►**M1** [1] ◄.

Este número é composto pela letra «e» minúscula seguida, por ordem, pelo número ou letras distintivas do país que emitiu a recepção CEE ►**A2** (1 para a Alemanha, 2 para a França, 3 para a Itália, 4 para os Países Baixos, 6 para a Bélgica, 9 para a Espanha, 11 para o Reino Unido, 13 para o Luxemburgo, 18 para a Dinamarca, ►**M2** EL para a Grécia ◄, IRL para a Irlanda, P para Portugal ►**A3** , 12 para a Áustria, 17 para a Finlândia, 5 para a Suécia ◄ ►**A4** , 8 para a República Checa, 29 para a Estónia, CY para Chipre, 32 para a Letónia, 36 para a Lituânia, 7 para a Hungria, MT para Malta, 20 para a Polónia, 26 para a Eslovénia, 27 para a Eslováquia ◄ ►**M3** , 34 para a Bulgária, 19 para a Roménia ◄) ◄ e pelo número de recepção correspondente ao número da ficha de recepção emitida para o modelo do veículo. Um asterisco deve ser colocado entre a letra «e» e o número ou as letras distintivas do país que emitiu a recepção CEE, bem como entre este número ou estas letras e o número de recepção.

2.1.3. Número de identificação do veículo.

2.1.4. ►**M1** Massa ◄máxima em carga autorizada para o veículo.

2.1.5. ►**M1** Massa ◄máxima em carga autorizada para o conjunto, no caso de o veículo ser utilizado como veículo tractor.

2.1.6. ►**M1** Massa ◄máximaautorizada para cada um dos eixos, sendo indicadas os dados da frente para a retaguarda.

2.1.7. Se se tratar de um semi-reboque, a ►**M1** massa ◄máximaautorizada no prato.

2.1.8. Os pontos 2.1.4 a 2.1.7 apenas entrarao em vigor 12 meses após a adopção da Directiva do Conselho relativa às ►**M1** massas ◄ e dimensões dos veículos a motor e seus reboques. Contudo, até esse momento, um Estado-membro pode solicitar que as ►**M1** massas ◄ máximasautorizadasprescritas na legislação nacional sejam indicadas na chapa de todos os veículos entrados em circulação no seu território.

Se as ►**M1** massas ◄ técnicamente admissíveis forem superiores às ►**M1** massas ◄máximasautorizadas, este Estado-membro pode solicitar que sejam igualmente indicadas. Neste caso, as ►**M1** massas ◄ são indicadas em duas colunas: na coluna da esquerda são inscritos as ►**M1** massas ◄máximasautorizadas e, na coluna da direita, as ►**M1** massas ◄ tecnicamente admissíveis.

2.2. O fabricante pode apôr indicações suplementares por baixo ou ao lado das inscrições prescritas, no exterior de um rectângulo claramente marcado e contendo apenas as indicações prescritas nos pontos 2.1.1 a 2.1.8 (ver apêndice ao presente anexo).

---

[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.

▼B

3. NÚMERO DE IDENTIFICAÇÃO DO VEÍCULO

O número de identificação do veículo é constituído por uma combinação estruturada de caracteres, atribuída a cada veículo pelo fabricante. Tem por objectivo permitir — sem ser necessário recorrer a outras indicações — a identificação unívoca de qualquer veículo por intermédio do fabricante durante um período de tempo de 30 anos.

O número de identificação deve corresponder às prescrições seguintes:

▼M1

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.

▼B

3.2. O número de identificação deve, além disso:

3.2.1. Ser marcado no quadro ou outra estrutura análoga, na metade direita do veículo.

3.2.2. Ser colocado num local bem visível e acessível, por um processo tal como a martelagem ou a puncionagem, de modo a evitar que se apague ou se altere.

4. CARACTERES

4.1. Para todas as inscrições previstas nos pontos 2 e 3, devem ser utilizadas letras latinas e algarismos árabes. Contudo, as letras latinas utilizadas para as indicações previstas nos pontos 2.1.1, 2.1.3 e 3 devem ser maiúsculas.

4.2. Para as indicações do número de identificação do veículo:

▼B

4.2.1. Não é admitida a utilização das letras I, O e Q, nem de travessões, asteriscos e outros sinais particulares além dos símbolos referidos no 4.º parágrafo do ponto 3.1.2.

4.2.2. As letras e os algarismos devem ter as alturas mínimas seguintes:

4.2.2.1. 7 mm para os caracteres marcados directamente no quadro ou outra estrutura análoga do veículo.

4.2.2.2. 4 mm para os caracteres marcados na chapa do fabricante.

▼M1

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 n.º 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 n.º 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).