



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 28.3.2003

COM(2003) 147 final

2003/0059 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues

(version codifiée)

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Dans le contexte de l'Europe des citoyens, la Commission attache une grande importance à la simplification et à la clarté du droit communautaire afin de le rendre plus lisible et plus accessible au citoyen en lui offrant ainsi des possibilités accrues de faire usage des droits spécifiques qui lui sont conférés.

Mais cet objectif ne pourra être atteint tant que subsistera un trop grand nombre de dispositions qui, ayant été modifiées à plusieurs reprises et souvent de façon substantielle, se trouvent éparpillées en partie dans l'acte original et en partie dans les actes modificatifs ultérieurs. Un travail de recherche et de comparaison d'un grand nombre d'actes est ainsi nécessaire pour identifier les dispositions en vigueur.

De ce fait, la clarté et la transparence du droit communautaire dépendent aussi de la codification de la réglementation souvent modifiée.

2. Le 1er avril 1987, la Commission a donc décidé¹ de donner à ses services l'instruction de procéder à la codification de tous les actes législatifs au plus tard après leur dixième modification, tout en soulignant qu'il s'agissait là d'une règle minimale et que, dans l'intérêt de la clarté et de la bonne compréhension de la législation communautaire, les services devaient s'efforcer de codifier les textes dont ils ont la responsabilité à des intervalles encore plus brefs.

3. Les conclusions de la présidence du Conseil européen d'Édimbourg, en décembre 1992, ont confirmé ces impératifs² en soulignant l'importance de la codification qui offre une sécurité juridique quant au droit applicable à un moment donné à propos d'une question donnée.

La codification doit être effectuée dans le strict respect du processus législatif communautaire normal.

Comme aucune modification de substance ne peut être introduite dans les actes qui font l'objet de la codification, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont convenu, par un accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994, qu'une procédure accélérée pourrait être utilisée en vue de l'adoption rapide des actes codifiés.

4. L'objet de la présente proposition est de procéder à la codification de la directive 93/31/CEE du Conseil, du 14 juin 1993 relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues³. La nouvelle directive se substituera aux divers actes qui y sont incorporés⁴; elle en préserve totalement la substance et se borne à les regrouper en y apportant les seules modifications formelles requises par l'opération même de codification.

¹ COM(1987) 868 PV.

² Voir l'annexe 3 de la partie A desdites conclusions.

³ Inscrite dans le programme législatif pour 2002.

⁴ Annexe II, partie A, de la présente proposition.

5. La présente proposition de codification a été élaborée sur la base d'une consolidation préalable du texte, dans toutes les langues officielles, de la directive 93/31/CEE et de l'acte modificateur, effectuée, au moyen d'un système informatique, par l'Office des publications officielles des Communautés européennes. Lorsque les articles ont été renumérotés, la corrélation entre l'ancienne et la nouvelle numérotation est exposée dans un tableau de correspondance qui figure à l'annexe III de la directive codifiée.

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du [...]

relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues¹,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen²,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité³,

considérant ce qui suit:



- (1) La directive 93/31/CEE du Conseil du 14 juin 1993, relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues⁴ a été modifiée de façon substantielle⁵. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

¹ JO L 225 du 10.8.1992, p. 72. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/7/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 106 du 3.5.2000, p. 1).

² JO C [...] du [...], p. [...].

³ JO C [...] du [...], p. [...].

⁴ JO L 188 du 29.7.1993, p.19. Directive modifiée par la directive 2000/72/CE de la Commission (JO L 300 du 29.11.2000, p. 18).

⁵ Voir annexe II, partie A.

↓ 93/31/CEE considérant 1

- (2) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée. Il importe d'arrêter les mesures nécessaires à cet effet.

↓ 93/31/CEE considérant 2

- (3) Dans chaque État membre, les véhicules à moteur à deux roues doivent satisfaire, en ce qui concerne la béquille, à certaines caractéristiques techniques fixées par des prescriptions impératives qui diffèrent d'un État membre à l'autre. Par leurs disparités, elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté.

↓ 93/31/CEE considérant 3

- (4) Ces obstacles au fonctionnement du marché intérieur peuvent être éliminés si les mêmes prescriptions sont adoptées par tous les États membres en lieu et place de leurs réglementations nationales.

↓ 93/31/CEE considérant 4
(adapté)

- (5) L'établissement de prescriptions harmonisées pour la béquille des véhicules à moteur à deux roues est nécessaire afin de permettre la mise en œuvre, pour chaque type desdits véhicules, des procédures de réception et d'homologation qui font l'objet de la directive 92/61/CEE. ☒ Cette directive est abrogée par la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil⁶ avec effet au 9 novembre 2003. ☒

↓ 93/31/CEE considérant 5

- (6) Vu les dimensions et les effets de l'action proposée dans le secteur concerné, les mesures communautaires visées par la présente directive sont nécessaires, voire indispensables, pour atteindre les objectifs fixés, à savoir la réception communautaire par type de véhicule. Ceux-ci ne peuvent être suffisamment réalisés par les États membres individuellement.

↓

- (7) La présente directive ne doit pas porter atteinte aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B,

⁶ JO L 124 du 9.5.2002, p. 1.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique à la béquille de tout type de véhicule à deux roues tel que défini à l'article 1^{er} de la directive [92/61/CEE].

Article 2

La procédure pour l'octroi de l'homologation en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues ainsi que les conditions pour la libre circulation de ces véhicules sont celles établies par la directive [92/61/CEE], respectivement dans les [chapitres II et III].

Article 3

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter les prescriptions de l'annexe I au progrès technique sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE du Conseil⁷.

Article 4

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 5

La directive 93/31/CEE telle que modifiée par la directive visée à l'annexe II, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

⁷ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

Article 6

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

| |
|--------------------|
| ↓ 93/31/CEE art. 5 |
|--------------------|

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen

Par le Conseil

Le président

Le président

[...]

[...]

ANNEXE I

1. DÉFINITIONS

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1.1. «béquille»: un dispositif fixé solidement au véhicule au moyen duquel le véhicule peut être maintenu dans la position de stationnement verticale (ou quasi verticale) lorsqu'il est laissé à l'arrêt par son conducteur;
- 1.2. «béquille latérale»: une béquille qui, lorsqu'on la déploie ou on la fait pivoter en position ouverte, soutient le véhicule sur un seul côté, laissant les deux roues en contact avec la surface d'appui;
- 1.3. «béquille centrale»: une béquille qui, lorsqu'on la déploie en position ouverte, soutient le véhicule en fournissant une ou plusieurs plages de contact entre le véhicule et la surface d'appui de part et d'autre du plan longitudinal médian du véhicule;
- 1.4. «inclinaison transversale (it)»: la pente, exprimée en pourcentage, de la surface d'appui réelle, l'intersection du plan longitudinal médian du véhicule et la surface d'appui étant perpendiculaires à la ligne de plus grande pente (figure 1);
- 1.5. «inclinaison longitudinale (il)»: la pente, exprimée en pourcentage, de la surface d'appui réelle, le plan longitudinal médian du véhicule étant parallèle à la ligne de plus grande pente (figure 2);
- 1.6. «plan longitudinal médian du véhicule»: le plan longitudinal de symétrie de la roue arrière du véhicule.

2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 2.1. Tout véhicule à deux roues doit être pourvu d'au moins une béquille afin d'assurer sa stabilité à l'arrêt (par exemple, lorsqu'il est en stationnement) et non maintenu dans une position statique par une personne ou par des moyens externes. Les véhicules ayant des roues jumelées ne doivent pas être équipés de béquilles mais ils doivent remplir les dispositions du point 6.2.2 en condition de *parking* (frein de stationnement serré).
- 2.2. Cette béquille doit être soit une béquille latérale, soit une béquille centrale, soit les deux.
- 2.3. Lorsque la béquille est articulée à la partie inférieure du véhicule ou en dessous de celui-ci, l' (les) extrémité(s) extérieure(s) de la béquille doit (doivent), pour la placer en position fermée ou de marche, se déplacer vers l'arrière du véhicule.

3. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES

3.1. Béquille latérale

3.1.1. La béquille latérale doit:

3.1.1.1. pouvoir soutenir le véhicule de façon à en assurer la stabilité latérale, que le véhicule soit sur une surface d'appui horizontale ou sur une pente, afin d'éviter qu'il ne soit trop facilement incliné davantage (et partant ne bascule autour du point d'appui constitué par la béquille latérale) ou trop facilement amené en position verticale et au-delà (et partant ne bascule sur le côté opposé à la béquille latérale);

3.1.1.2. pouvoir soutenir le véhicule de manière à assurer un positionnement stable lorsque le véhicule est placé sur une pente conformément au point 6.2.2;

3.1.1.3. pouvoir se replier automatiquement vers l'arrière en position fermée ou de marche,

3.1.1.3.1. lorsque le véhicule revient à sa position normale (verticale) de conduite

ou

3.1.1.3.2. lorsque le véhicule avance par suite d'une action délibérée du conducteur;

3.1.1.4. nonobstant les dispositions du point 3.1.1.3, être conçue et construite de telle façon qu'elle ne se referme pas automatiquement si l'angle d'inclinaison est modifié inopinément (par exemple quand le véhicule est légèrement poussé par un tiers ou par le déplacement d'air résultant du passage d'un véhicule),

3.1.1.4.1. une fois mise en position ouverte ou de stationnement,

3.1.1.4.2. le véhicule étant incliné afin d'amener l'extrémité extérieure de la béquille latérale en contact avec le sol

et

3.1.1.4.3. le véhicule étant laissé en position de stationnement sans surveillance.

3.1.2. Les prescriptions du point 3.1.1.3 ne sont pas exigées si le véhicule est conçu de telle sorte qu'il ne puisse être entraîné par le moteur lorsque la béquille latérale est en position ouverte.

3.2. Béquille centrale

3.2.1. La béquille centrale doit:

3.2.1.1. pouvoir soutenir le véhicule soit avec une roue ou les deux roues en contact avec la surface d'appui, soit sans que les roues soient en contact avec cette surface de manière à assurer la stabilité du véhicule:

3.2.1.1.1. sur une surface d'appui horizontale;

3.2.1.1.2. dans des conditions d'inclinaison;

3.2.1.1.3. sur une pente conformément au point 6.2.2;

- 3.2.1.2. pouvoir se replier automatiquement vers l'arrière en position fermée ou de marche,
- 3.2.1.2.1. lorsque le véhicule se déplace vers l'avant de manière à écarter la béquille centrale de la surface d'appui.
- 3.2.2. Les prescriptions du point 3.2.1.2 ne sont pas exigées si le véhicule est conçu de telle sorte qu'il ne puisse être entraîné par le moteur lorsque la béquille centrale est en position ouverte.

4. AUTRES PRESCRIPTIONS

- 4.1. Les véhicules peuvent, en outre, être munis d'un témoin lumineux clairement perceptible par le conducteur assis en position de conduite et qui, lorsque le contact d'allumage est enclenché, s'allume et reste allumé jusqu'à ce que la béquille se trouve dans la position fermée ou de marche.
- 4.2. Toute béquille doit être munie d'un système de rétention qui la maintienne en position fermée ou de marche. Ce système peut être composé soit:
- de deux dispositifs indépendants, tels que deux ressorts distincts ou un ressort et un dispositif de retenue comme par exemple un «clip»,
soit
 - d'un dispositif unique qui doit pouvoir fonctionner sans défaillance pendant au moins:
 - 10 000 cycles d'utilisation normale si le véhicule est équipé de deux béquilles
ou
 - 15 000 cycles d'utilisation normale si le véhicule est équipé d'une seule béquille.

5. ESSAIS DE STABILITÉ

- 5.1. Afin de déterminer la capacité de maintenir le véhicule dans une condition stable, comme spécifiée aux points 3 et 4, les essais suivants doivent être effectués.

5.2. État du véhicule

- 5.2.1. Le véhicule doit être présenté à sa masse en ordre de marche.
- 5.2.2. Les pneumatiques doivent être gonflés à la pression recommandée par le constructeur pour cet état.
- 5.2.3. La transmission doit être au point mort ou, s'il s'agit d'une transmission automatique, dans la position «parking» lorsqu'elle existe.
- 5.2.4. Si le véhicule est muni d'un frein de stationnement, celui-ci doit être mis en action.

- 5.2.5. La direction doit se trouver en position de verrouillage. Si la direction peut être verrouillée lorsqu'elle est tournée soit vers la gauche soit vers la droite, il faut effectuer les essais dans les deux positions.

5.3. Terrain d'essai

- 5.3.1. Pour les essais visés au point 6.1, on peut utiliser un terrain plat, horizontal, ayant une surface dure, sèche et propre.

5.4. Matériel d'essai

- 5.4.1. Pour les essais visés au point 6.2, il faut utiliser une plate-forme de stationnement.
- 5.4.2. La plate-forme de stationnement doit être une surface rigide, plate, rectangulaire et capable de soutenir le véhicule sans fléchir sensiblement.
- 5.4.3. La surface de la plate-forme de stationnement doit être assez antidérapante pour empêcher le véhicule de glisser sur la surface d'appui durant les essais d'inclinaison ou de pente.
- 5.4.4. La plate-forme de stationnement doit être construite de façon à pouvoir prendre au moins l'inclinaison transversale (it) et l'inclinaison longitudinale (il) prescrites au point 6.2.2.

6. PROCÉDURES D'ESSAI

6.1. Stabilité sur une surface d'appui horizontale (essai pour le point 3.1.1.4).

- 6.1.1. Le véhicule se trouvant sur le terrain d'essai, on met la béquille latérale en position ouverte ou de stationnement et on laisse le véhicule reposer sur la béquille latérale.
- 6.1.2. On déplace le véhicule de façon à accroître de 3° l'angle formé par le plan longitudinal médian et la surface d'appui (en amenant le véhicule vers la position verticale).
- 6.1.3. À la suite de ce mouvement, la béquille latérale ne doit pas revenir automatiquement en position fermée ou de marche.

6.2. Stabilité sur une surface inclinée (essais concernant les points 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 et 3.2.1.1.3).

- 6.2.1. On place le véhicule sur la plate-forme de stationnement avec la béquille latérale et, séparément, avec la béquille centrale placée en position ouverte ou de stationnement, et on laisse le véhicule reposer sur la béquille.

↓ 2000/72/CE art. 1er

- 6.2.2. On donne à la plate-forme de stationnement l'inclinaison transversale (IT) minimale, puis, séparément, l'inclinaison longitudinale (IL) minimale selon le tableau ci-après:

| Inclinaison | Béquille latérale | | Béquille centrale | |
|---------------------------|-------------------|-----------|-------------------|-----------|
| | Cyclomoteur | Motocycle | Cyclomoteur | Motocycle |
| IT (à gauche et à droite) | 5 % | 6 % | 6 % | 8 % |
| IL en aval | 5 % | 6 % | 6 % | 8 % |
| IL en amont | 6 % | 8 % | 12 % | 14 % |

Voir figures 1a, 1b et 2.

↓ 93/31/CEE

- 6.2.3. Dans le cas où un véhicule, placé sur une plate-forme de stationnement inclinée, repose sur la béquille centrale et une roue seulement et peut être maintenu dans cette position avec la béquille centrale et soit la roue avant soit la roue arrière en contact avec la surface d'appui, et pour autant qu'il soit satisfait aux autres prescriptions de ce point, les essais décrits ci-dessus doivent être faits uniquement avec le véhicule reposant sur la béquille centrale et la roue arrière.
- 6.2.4. La plate-forme de stationnement étant inclinée selon chacune des pentes prescrites et les prescriptions qui précèdent étant dûment observées, le véhicule doit demeurer stable.
- 6.2.5. Au lieu de cette procédure, il est admis de disposer préalablement la plate-forme de stationnement selon les pentes prescrites avant que le véhicule ne soit mis en position.

Figure 1a
Inclinaison transversale

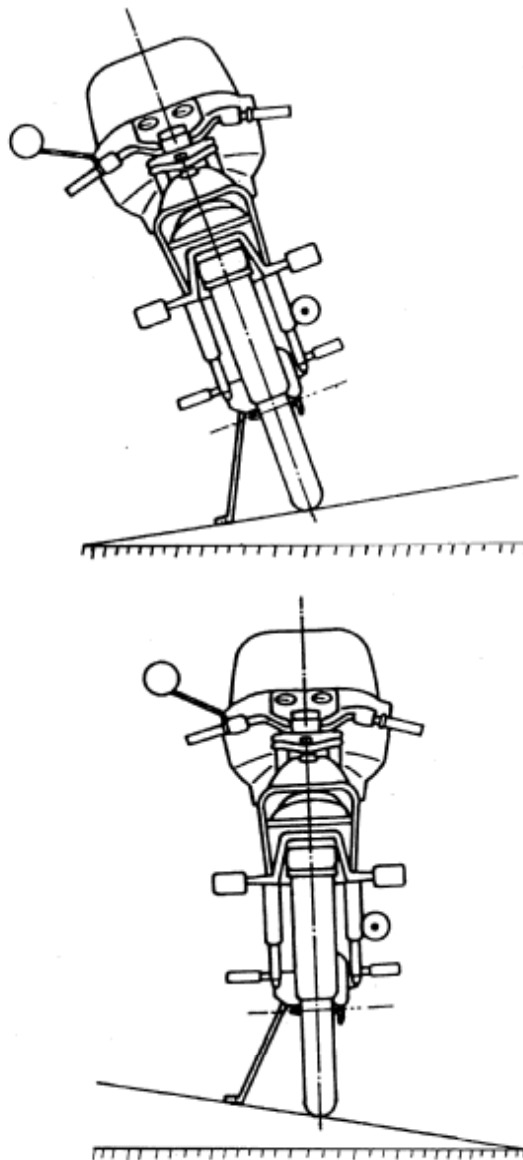


Figure 1b
Inclinaison transversale

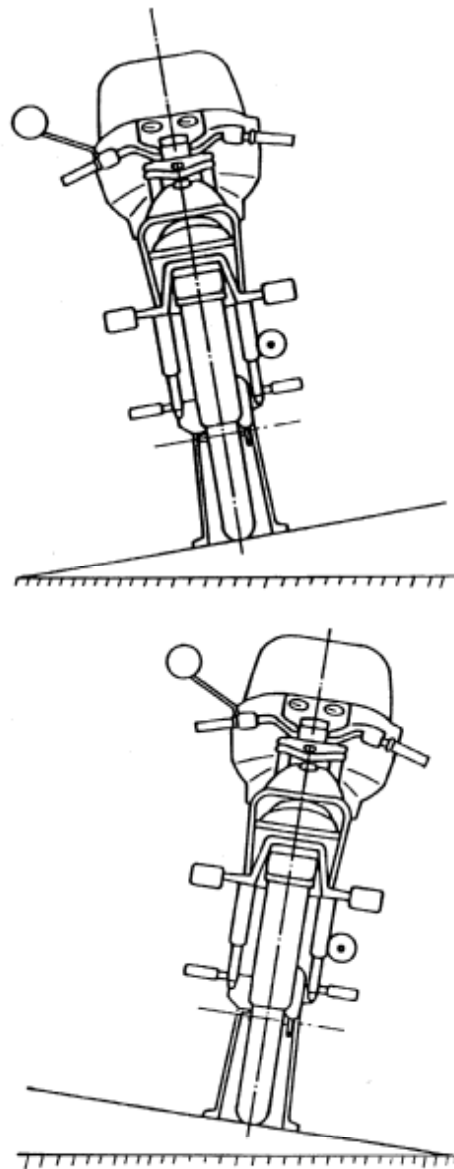
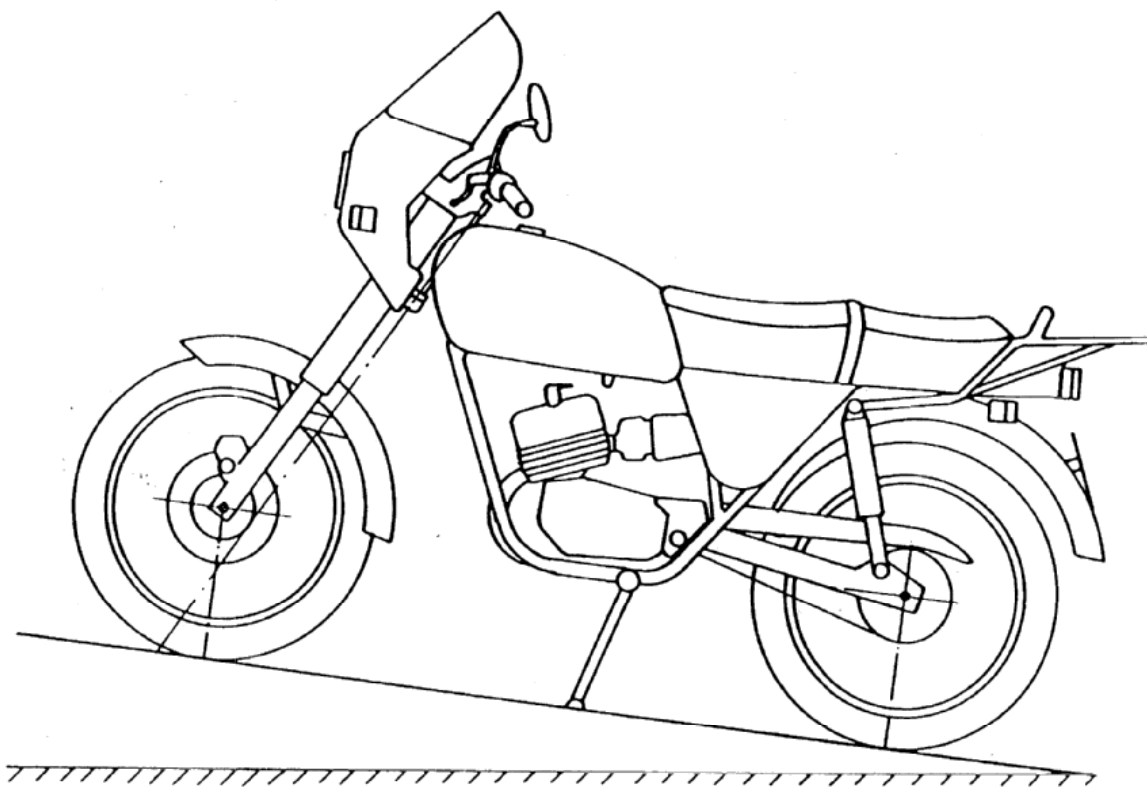
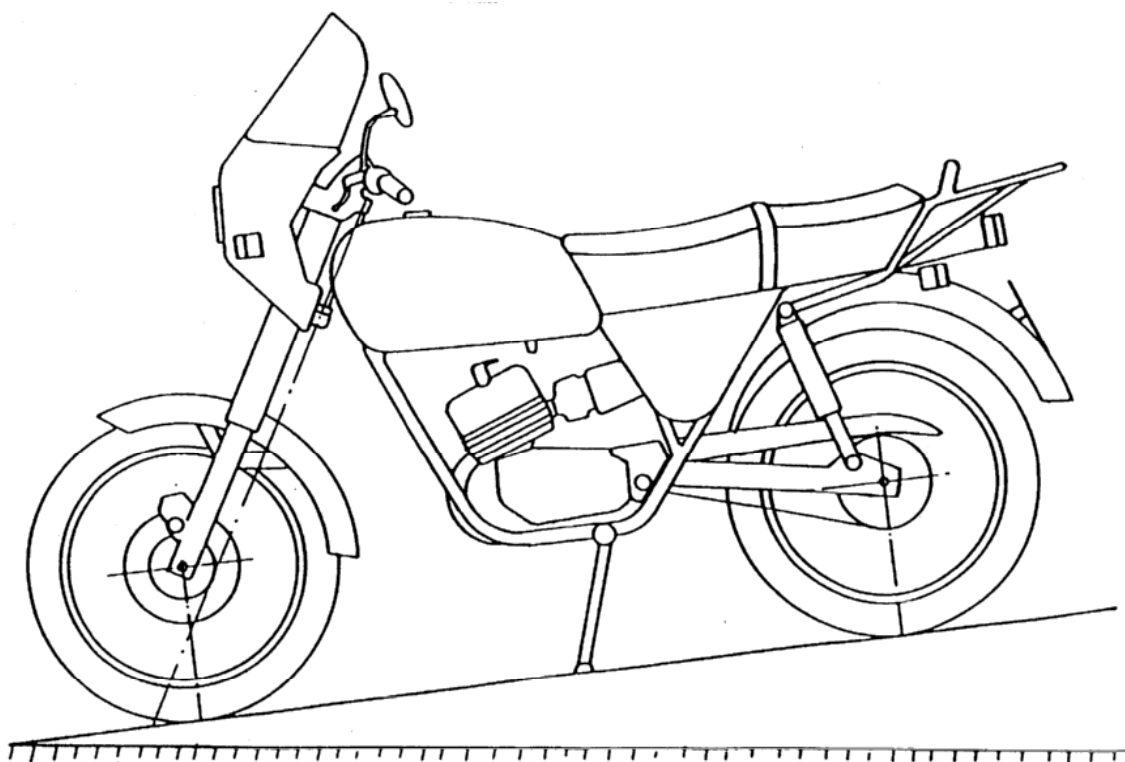


Figure 2
Inclinaison longitudinale (il) amont



Inclinaison longitudinale (il) aval



Appendice 1

Fiche de renseignements en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues

(À joindre à la demande d'homologation dans le cas où celle-ci est présentée indépendamment de la demande de réception du véhicule.)

Numéro d'ordre (attribué par le demandeur):

La demande d'homologation en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues doit être assortie des renseignements figurant aux points suivants de l'annexe II de la directive 92/61/CEE:

- partie A:
 - 0.1
 - 0.2
 - 0.4 à 0.6
 - 2.1
 - 2.1.1
- partie B:
 - 1.3.1.

Appendice 2

| |
|--------------------------------|
| Indication de l'administration |
|--------------------------------|

Certificat d'homologation en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues

MODÈLE

Rapport n° du service technique en date du

Numéro d'homologation: Numéro d'extension:

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule:
2. Type de véhicule:
3. Nom et adresse du constructeur:
.....
4. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):
.....
5. Véhicule présenté à l'essai le:
6. L'homologation est accordée/refusée ⁽¹⁾.
7. Lieu:
8. Date:
9. Signature:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.



ANNEXE II

Partie A

Directive abrogée, avec sa modification (visées à l'article 5)

Directive 93/31/CEE du Conseil (JO L 188 du 29.7.1993, p. 19)

Directive 2000/72/CE de la Commission (JO L 300 du 29.11.2000, p. 18)

Partie B

Délais de transposition en droit national et d'application (visés à l'article 5)

| Directive | Date limite de transposition | Date d'application |
|------------|------------------------------|-------------------------------|
| 93/31/CEE | 14 décembre 1994 | 14 juin 1995 ¹ |
| 2000/72/CE | 31 décembre 2001 | 1er février 2002 ² |

¹ À partir de cette date, les États membres ne peuvent interdire, pour des motifs concernant les béquilles, la première mise en circulation des véhicules qui sont conformes à la présente directive. Voir article 4, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive 93/31/CEE.

² Article 2 de la directive 2000/72/CE:

1. A partir du 1er janvier 2002, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la béquille:
 - refuser la réception CE d'un type de véhicule à moteur à deux roues ni
 - interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules à moteur à deux roues pour autant que la béquille réponde aux exigences de la directive 93/31/CEE, telle que modifiée par la présente directive.
2. A partir du 1er juillet 2002, les États membres refusent la réception CE de tout nouveau type de véhicule à moteur à deux roues pour des motifs concernant la béquille, si les exigences de la directive 93/31/CEE, telle que modifiée par la présente directive ne sont pas respectées.

ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

| Directive 93/31/CEE | Présente directive |
|-------------------------|--------------------|
| Articles 1 – 3 | Articles 1 – 3 |
| Article 4, paragraphe 1 | – |
| Article 4, paragraphe 2 | Article 4 |
| – | Articles 5 – 6 |
| Article 5 | Article 7 |
| Annexe | Annexe I |
| Appendice 1 | Appendice 1 |
| Appendice 2 | Appendice 2 |
| – | Annexe II |
| – | Annexe III |