



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 28.3.2003  
COM(2003) 147 definitivo

2003/0059 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote**

**(versione codificata)**

(presentata dalla Commissione)

## **RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

1. Nel contesto dell'«Europa dei cittadini», la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione ed alla chiarezza del diritto comunitario, onde renderlo più accessibile e comprensibile ai cittadini; a questi si offrono in tal modo, nuove possibilità e vengono riconosciuti diritti specifici da far valere.

Peraltro, tale obiettivo non potrà essere conseguito fino a quando un numero eccessivo di norme, modificate più volte e spesso in modo sostanziale, si trovino disseminate in parte nell'atto originario ed in parte negli atti modificativi. Questa situazione rende necessario un lavoro di ricerca e di raffronto di numerosi atti per individuare le disposizioni in vigore.

Ne consegue che la chiarezza e la trasparenza del diritto comunitario dipendono anche dalla codificazione delle normative oggetto di numerose modificazioni.

2. Con decisione del 1° aprile 1987<sup>1</sup>, la Commissione ha dato istruzione ai suoi servizi di procedere alla codificazione degli atti normativi non oltre la decima modificazione ad essi apportata, sottolineando che si trattava di una regola minima, poiché nell'interesse della chiarezza e della corretta comprensione della legislazione comunitaria i servizi competenti dovrebbero adoperarsi per codificare i testi ad intervalli ancora più brevi.

3. Le conclusioni<sup>2</sup> della Presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo, nel dicembre 1992, hanno confermato queste esigenze, sottolineando l'importanza della codificazione che offre certezza del diritto quanto alla normativa da applicare ad una data fattispecie in un determinato momento.

Tale codificazione va effettuata nel pieno rispetto del normale iter legislativo comunitario.

Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Con la presente proposta<sup>3</sup> s'intende codificare la direttiva 93/31/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote, è intesa a realizzare tale codificazione. La nuova direttiva si sostituirà alle direttive oggetto della codificazione<sup>4</sup>; la presente proposta rispetta integralmente la sostanza dei testi codificati, limitandosi a raggrupparli e ad apportarvi le sole modificazioni formali rese necessarie dalla stessa codificazione.

---

<sup>1</sup> COM(1987) 868 PV.

<sup>2</sup> Allegato 3, Parte A delle conclusioni.

<sup>3</sup> Iscritta nel programma legislativo per il 2002.

<sup>4</sup> Allegato II, parte A, della presente proposta.

5. La presente proposta di codificazione è stata elaborata sulla base di un testo consolidato della direttiva 93/31/CEE e dell'atto modificativo, in tutte le lingue ufficiali, preparato mediante il sistema informatico dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, previsto nelle conclusioni della Presidenza del Consiglio di Edimburgo. Essendo stata modificata la numerazione degli articoli, le numerazioni precedenti e le nuove sono riprodotte in una tavola di concordanza che figura all'allegato III della direttiva codificata.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del [...]**

**relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote<sup>1</sup>,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato<sup>3</sup>,

considerando quanto segue:



- (1) La direttiva 93/31/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti a motore a due ruote<sup>4</sup> ha subito diverse e sostanziali modificazioni<sup>5</sup>. A fini di chiarezza e razionalità, occorre procedere alla codificazione di tale direttiva.

---

<sup>1</sup> GU L 225 del 10.8.1992, pag. 72. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 106 del 3.5.2000, pag. 1).

<sup>2</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>3</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

<sup>4</sup> GU L 188 del 29.7.1993, pag. 19. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/7/CE della Commissione (GU L 300 del 29.11.2000, pag. 18).

<sup>5</sup> Vedi allegato II, parte A.

---

↓ 93/31/CEE considerando (1)

- (2) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali. Occorre adottare le misure necessarie a tal fine.

---

↓ 93/31/CEE considerando (2)

- (3) In ciascuno Stato membro i veicoli a motore a due ruote devono rispondere, per quanto riguarda i cavalletti, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro. Per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità.

---

↓ 93/31/CEE considerando (3)

- (4) Detti ostacoli al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali.

---

↓ 93/31/CEE considerando (4)  
(adattato)

- (5) L'introduzione di prescrizioni armonizzate relative ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE. ☒ Detta direttiva sarà sostituita dalla direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup>, a decorrere dal 9 novembre 2003. ☒

---

↓ 93/31/CEE considerando (5)

- (6) Date la portata e le conseguenze dell'azione proposta nel settore in questione, le misure comunitarie oggetto della presente direttiva sono necessarie, anzi indispensabili, per conseguire gli obiettivi prestabiliti, vale a dire l'omologazione comunitaria per tipo di veicolo. Detti obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente da parte dei singoli Stati membri.

---

↓

- (7) La presente direttiva deve far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione e di applicazione indicati nell'allegato II, parte B,

---

<sup>6</sup> GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

---

↓ 93/31/CEE
-------------

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La presente direttiva riguarda i cavalletti di tutti i tipi di veicoli a due ruote definiti all'articolo 1 della direttiva [92/61/CEE].

#### *Articolo 2*

La procedura per la concessione dell'omologazione relativamente ai cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli sono quelle stabilite nella direttiva [92/61/CEE] rispettivamente ai [capitoli II e III].

---

↓ 93/31/CEE (adattato)
------------------------

#### *Articolo 3*

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni dell'allegato I sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE del Consiglio<sup>7</sup>.

---

↓ 93/31/CEE (adattato)
------------------------

#### *Articolo 4*

Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno da essi adottate nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

---

↓
---

#### *Articolo 5*

La direttiva 93/31/CEE, come modificata dalle direttive di cui all'allegato II, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini d'attuazione nel diritto nazionale e ai termini di applicazione che figurano all'allegato II, parte B.

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

---

<sup>7</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1.

### *Articolo 6*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

---

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

### *Articolo 7*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

*Per il Parlamento europeo*  
*Il Presidente*  
[...]

*Per il Consiglio*  
*Il Presidente*  
[...]

## **ALLEGATO I**

### **1. DEFINIZIONI**

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

- 1.1. “cavalletto”: un dispositivo fissato solidamente al veicolo mediante il quale il veicolo può essere mantenuto nella posizione di stazionamento verticale (o quasi verticale) quando è lasciato in sosta dal conducente;
- 1.2. “cavalletto laterale”: un cavalletto che, se aperto o ruotato in posizione aperta, sostiene il veicolo su un solo lato, lasciando le due ruote a contatto con la superficie di appoggio;
- 1.3. “cavalletto centrale”: un cavalletto che, se collocato in posizione aperta, sostiene il veicolo fornendo una o più zone di contatto fra il veicolo e la superficie di appoggio da ambedue le parti del piano longitudinale mediano del veicolo;
- 1.4. “inclinazione trasversale (it)”: la pendenza, espressa in percentuale, della superficie di appoggio reale, con l'intersezione del piano longitudinale mediano del veicolo e la superficie di appoggio perpendicolare alla linea di maggiore pendenza (fig. 1);
- 1.5. “inclinazione longitudinale (il)”: la pendenza, espressa in percentuale, dalla superficie di appoggio reale, con il piano longitudinale mediano del veicolo parallelo alla linea di maggiore pendenza (fig. 2);
- 1.6. “piano longitudinale mediano del veicolo”: il piano longitudinale di simmetria della ruota posteriore del veicolo.

### **2. PRESCRIZIONI GENERALI**

- 2.1. I veicoli a due ruote devono essere muniti di almeno un cavalletto per garantire la stabilità in fase di arresto (per es.: quando il veicolo è in sosta) e non mantenuti in posizione statica da una persona o da mezzi esterni. I veicoli a ruote gemellate non devono essere muniti di cavalletto, bensì devono essere conformi al punto 6.2.2 in posizione di stazionamento (freno di stazionamento chiuso).
- 2.2. Il cavalletto deve essere laterale o centrale oppure di ambedue i tipi.
- 2.3. Quando il cavalletto è articolato e fissato alla parte inferiore del veicolo o al di sotto dello stesso, la (le) estremità esterna(e) del cavalletto deve (devono), per assumere la posizione chiusa o di marcia, essere spostata(e) verso la parte posteriore del veicolo.



### **3. PRESCRIZIONI PARTICOLARI**

#### **3.1. Cavalletto laterale**

3.1.1. Il cavalletto laterale deve:

3.1.1.1. poter sostenere il veicolo per garantirne la stabilità laterale, sia su una superficie di appoggio orizzontale, sia su una superficie inclinata, per evitare che si inclini ulteriormente (e quindi ruoti sul punto di appoggio costituito dal cavalletto laterale) oppure ritorni troppo facilmente in posizione verticale e al di là di tale posizione (e si rovesci quindi sul lato opposto al cavalletto laterale);

3.1.1.2. poter sostenere il veicolo e garantirne un posizionamento stabile quando è collocato su un piano inclinato conformemente al punto 6.2.2;

3.1.1.3. poter ruotare automaticamente verso il retro in posizione chiusa o di marcia:

3.1.1.3.1. quando il veicolo è ripartito in posizione normale (verticale) di guida, oppure

3.1.1.3.2. quando il veicolo avanza in seguito ad un'azione deliberata del conducente;

3.1.1.4. fatte salve le disposizioni di cui al punto 3.1.1.3, essere progettato e costruito in modo da non chiudersi automaticamente se l'angolo di inclinazione è modificato inavvertitamente (per esempio: quando il veicolo riceve una leggera spinta da un terzo o è soggetto allo spostamento d'aria provocato dal passaggio di un veicolo):

3.1.1.4.1. una volta collocato in posizione aperta o di stazionamento;

3.1.1.4.2. qualora il veicolo venga inclinato per portare l'estremità esterna del cavalletto laterale a contatto con il suolo, e

3.1.1.4.3. qualora il veicolo venga lasciato in posizione di sosta senza sorveglianza.

3.1.2. Le prescrizioni del punto 3.1.1.3 non sono richieste se il veicolo è progettato in modo da non poter essere mosso dal motore quando il cavalletto laterale è in posizione aperta.

#### **3.2. Cavalletto centrale**

3.2.1. Il cavalletto centrale deve:

3.2.1.1. poter sostenere il veicolo con una ruota o con le due ruote a contatto con la superficie di appoggio oppure, senza che le ruote siano a contatto con tale superficie, in modo da garantire la stabilità del veicolo:

3.2.1.1.1. su una superficie di appoggio orizzontale,

3.2.1.1.2. in condizioni di inclinazione,

3.2.1.1.3. su un piano inclinato, conformemente al punto 6.2.2;

3.2.1.2. potersi chiudere automaticamente verso il retro in posizione chiusa o di marcia:

3.2.1.2.1. quando il veicolo si sposta verso l'avanti in modo da allontanare il cavalletto centrale dalla superficie di appoggio.

3.2.2. Le prescrizioni del punto 3.2.1.2 non sono richieste se il veicolo è progettato in modo da non poter essere mosso dal motore allorché il cavalletto centrale è in posizione aperta.

#### **4. ALTRE PRESCRIZIONI**

4.1. I veicoli possono essere muniti anche di una spia luminosa chiaramente visibile dal conducente seduto in posizione di guida, spia che, quando viene inserito il contatto di accensione, si accende e resta accesa fino a quando il cavalletto non si trova in posizione chiusa o di marcia.

4.2. I cavalletti devono essere muniti di un sistema di fermo che li mantiene in posizione chiusa o di marcia. Tale sistema può essere composto:

- di due dispositivi indipendenti come due molle distinte oppure di una molla e di un dispositivo di ritenuta come, per esempio, un «clip», oppure
- di un dispositivo unico che deve poter funzionare senza guastarsi per almeno:
  - 10 000 cicli di impiego normale se sul veicolo sono montati due cavalletti, oppure
  - 15 000 cicli di impiego normale se sul veicolo è montato un solo cavalletto.

#### **5. PROVA DI STABILITÀ**

5.1. Per determinare la capacità di mantenere il veicolo in una condizione di stabilità, come specificato ai punti 3 e 4, devono essere effettuate le seguenti prove:

##### **5.2. Stato del veicolo**

5.2.1. Il veicolo deve essere presentato con la sua massa in ordine di marcia.

5.2.2. I pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal costruttore per l'impiego previsto.

5.2.3. La trasmissione deve essere in folle oppure, in caso di cambio automatico, nella posizione «parking» qualora esista.

5.2.4. Se sul veicolo è montato un freno di stazionamento, tale freno deve essere azionato.

5.2.5. Lo sterzo deve trovarsi in posizione di blocco. Se lo sterzo può essere bloccato quando è ruotato a sinistra o a destra, le prove devono essere effettuate nelle due posizioni.

### **5.3. Campo di prova**

- 5.3.1. Per le prove di cui al punto 6.1, si può utilizzare un terreno piano, orizzontale, con una superficie dura, secca e pulita.

### **5.4. Materiale di prova**

- 5.4.1. Per le prove di cui al punto 6.2, si deve utilizzare una piattaforma di stazionamento.
- 5.4.2. La piattaforma di stazionamento deve essere una superficie rigida, piana, rettangolare e in grado di sostenere il veicolo senza subire sensibili flessioni.
- 5.4.3. La superficie della piattaforma di stazionamento deve essere abbastanza ruvida per impedire che il veicolo scivoli sulla superficie di appoggio durante le prove di inclinazione o di pendenza.
- 5.4.4. La piattaforma di stazionamento deve essere costruita in modo da poter prendere almeno l'inclinazione trasversale (it) e l'inclinazione longitudinale (il) di cui al punto 6.2.2.

## **6. PROCEDURE DI PROVA**

### **6.1. Stabilità su una superficie di appoggio orizzontale (prova per il punto 3.1.1.4)**

- 6.1.1. Dopo aver collocato il veicolo sul terreno di prova, si pone il cavalletto laterale in posizione aperta o di stazionamento e si lascia il veicolo appoggiato su detto cavalletto.
- 6.1.2. Si sposta il veicolo in modo da aumentare di 3° l'angolo formato dal piano longitudinale mediano e la superficie di appoggio (portando il veicolo verso la posizione verticale).
- 6.1.3. In seguito a questo movimento, il cavalletto laterale non deve tornare automaticamente in posizione chiusa o di marcia.

### **6.2. Stabilità su una superficie inclinata (prova concernente i punti 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2, 3.2.1.1.3)**

- 6.2.1. Si colloca il veicolo sulla piattaforma di stazionamento con il cavalletto laterale e, separatamente, con il cavalletto centrale collocato in posizione aperta o di stazionamento e si lascia il veicolo appoggiato sul cavalletto.

---

↓ 2000/72/CE art. 1
---------------------

- 6.2.2. Si conferisce alla piattaforma di stazionamento l'inclinazione trasversale (it) minima e quindi, separatamente, l'inclinazione longitudinale (il) minima in base alla seguente tabella:

Inclinazione	Cavalletto laterale		Cavalletto centrale	
	Ciclomotore	Motociclo	Ciclomotore	Motociclo

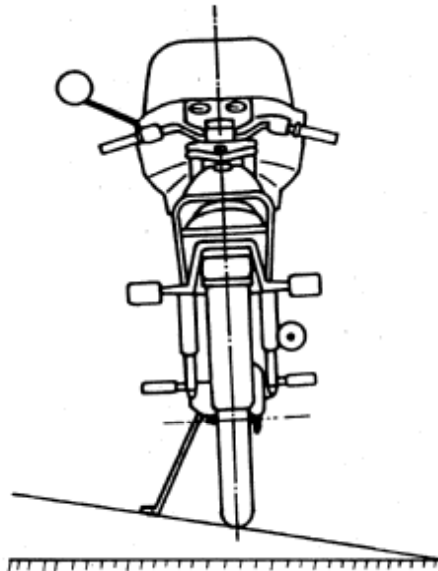
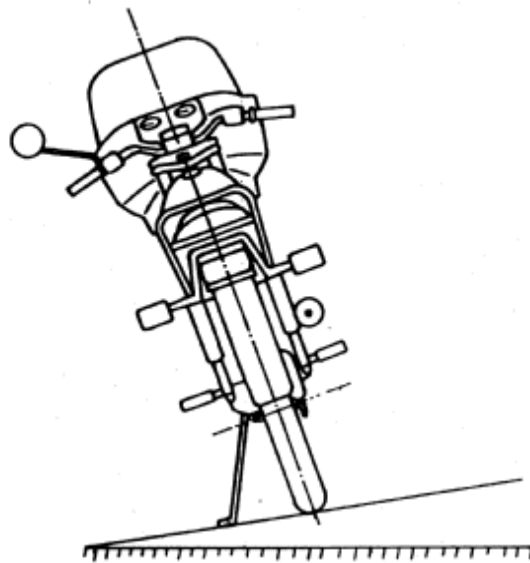
(it) (a destra e a sinistra)	5 %	6 %	6 %	8 %
(il) a valle	5 %	6 %	6 %	8 %
(il) a monte	6 %	8 %	12 %	14 %

Cfr. figure 1a, 1b e 2 in appresso.

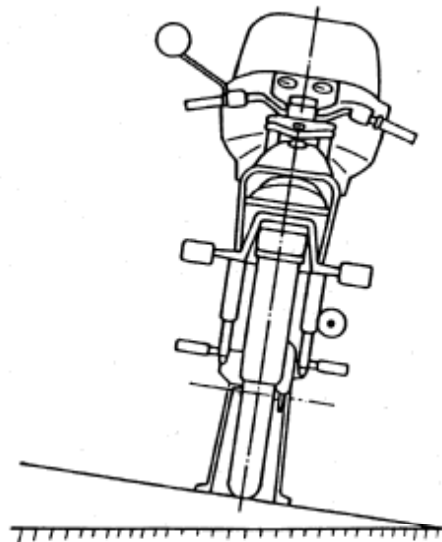
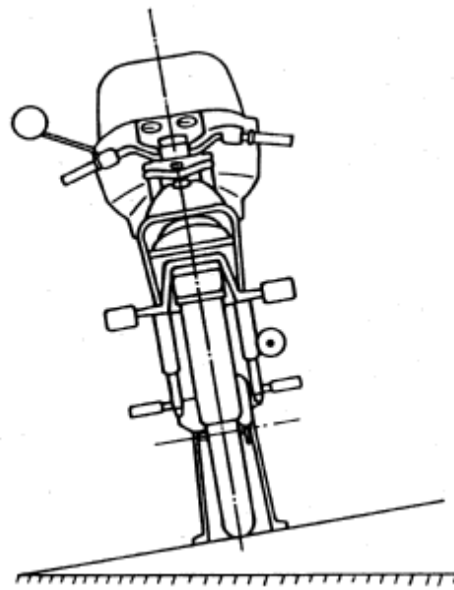
↓ 93/31/CEE

- 6.2.3. Qualora un veicolo collocato sopra una piattaforma di stazionamento inclinata sia appoggiato su un cavalletto centrale e su una sola ruota e possa essere mantenuto in questa posizione mediante il cavalletto centrale, con la ruota anteriore o la ruota posteriore a contatto con la superficie di appoggio, fatte salve le altre prescrizioni di questo punto, le prove di cui sopra devono essere effettuate soltanto con il veicolo appoggiato sul cavalletto centrale e la ruota posteriore.
- 6.2.4. Il veicolo deve rimanere stabile anche dopo che la piattaforma di stazionamento sia stata inclinata, abbia assunto tutte le pendenze prescritte e siano state osservate le prescrizioni indicate in precedenza.
- 6.2.5. Invece di questa procedura è ammesso anche che la piattaforma di stazionamento venga preventivamente disposta nelle pendenze prescritte prima che il veicolo venga posizionato sulla piattaforma.

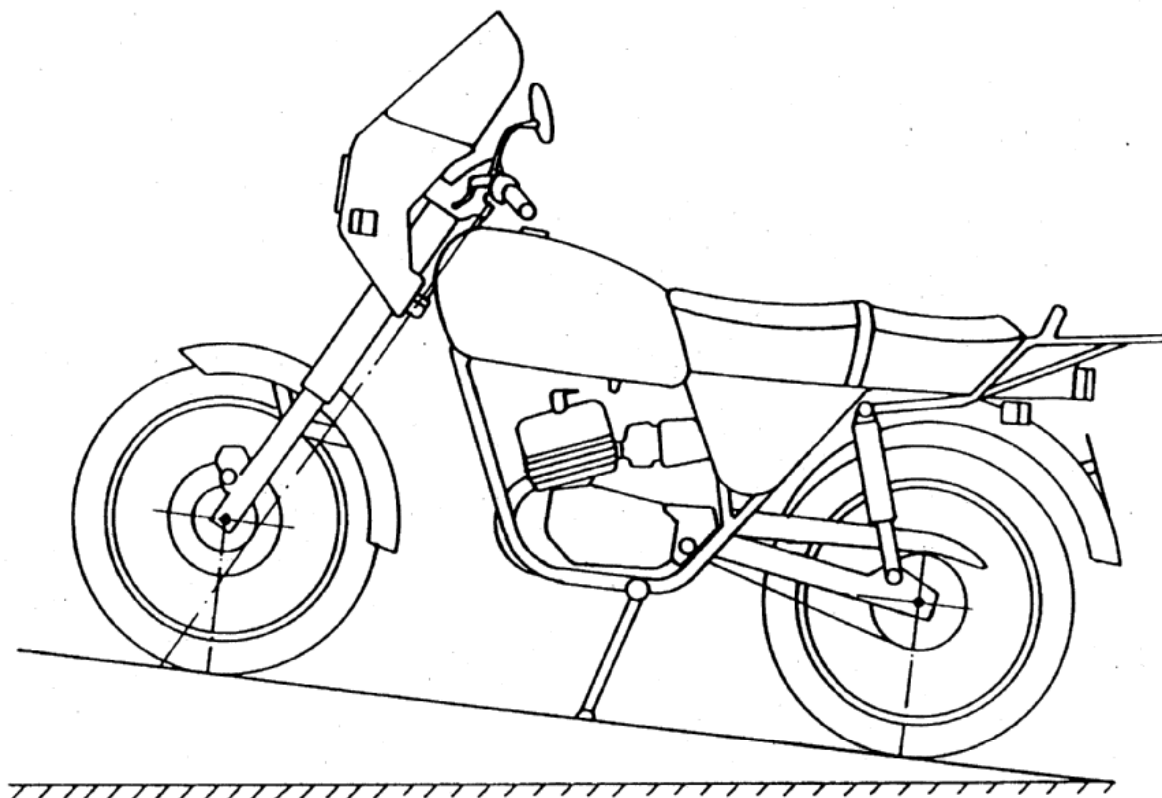
*Figura 1a)*  
**Inclinazione trasversale**



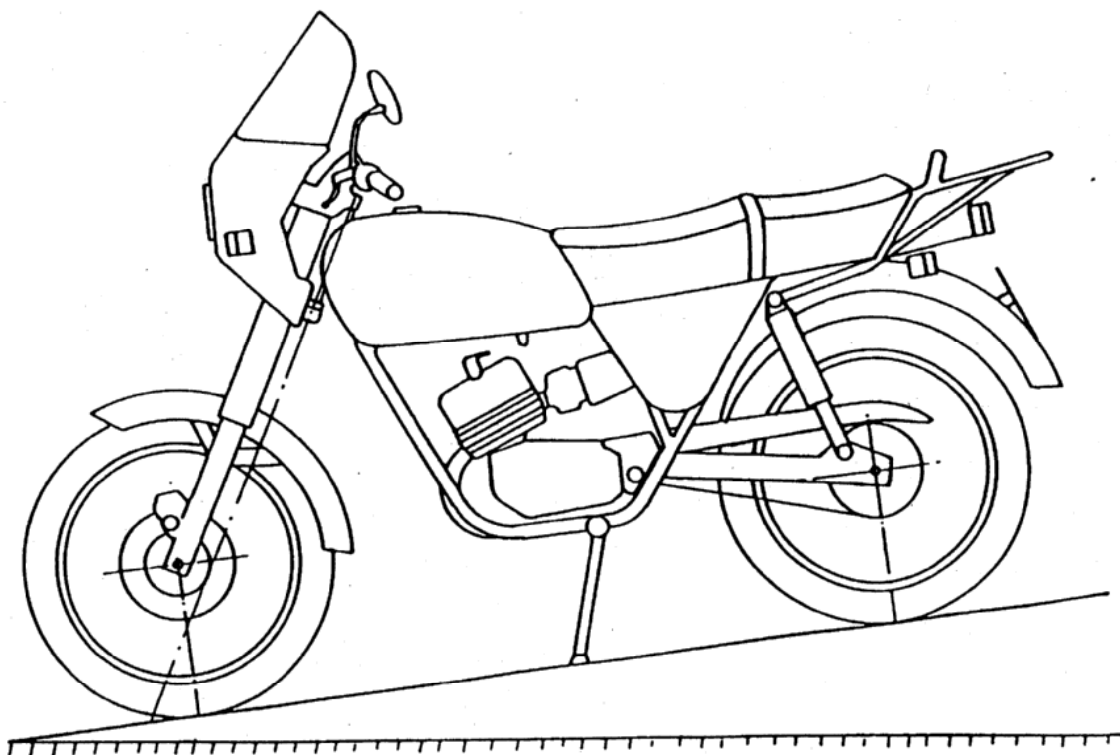
*Figura 1b)*  
**Inclinazione trasversale**



*Figura 2*  
**Inclinazione longitudinale (il) a monte**



**Inclinazione longitudinale (il) a valle**



## *Appendice 1*

### **Scheda informativa concernente i cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote**

(da unire alla domanda di omologazione del dispositivo qualora sia presentata  
indipendentemente dalla domanda di omologazione del veicolo)

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente): .....

La domanda di omologazione concernente i cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE,

- sezione A, punti:
  - 0.1
  - 0.2
  - da 0.4 a 0.6
  - 2.1
  - 2.1.1
- e sezione B, punto:
  - 1.3.1



## Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente i cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote

### MODELLO

Verbale n. .... del servizio tecnico ..... in data .....

Numero di omologazione: ..... Numero di estensione: .....

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo: .....

2. Tipo di veicolo: .....

3. Nome e indirizzo del costruttore: .....

4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore: .....

5. Veicolo presentato alla prova il .....

6. L'omologazione è concessa/rifiutata <sup>(1)</sup>.

7. Luogo: .....

8. Data: .....

9. Firma: .....

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura inutile.



## **ALLEGATO II**

### **Parte A**

#### **Direttiva abrogata e modificazione successiva** (articolo 5)

Direttiva 93/31/CEE del Consiglio (GU L 188 del 29.7.1993, pag.19)

Direttiva 2000/72/CE della Commissione (GU L 300 del 29.11.2000, pag. 18)

### **Parte B**

#### **Elenco dei termini di attuazione nel diritto nazionale e termini di applicazione** (articolo 5)

Direttiva	Termini di attuazione nel diritto nazionale	Termini di applicazione
93/31/CEE	14 dicembre 1994	14 giugno 1995 <sup>1</sup>
2000/72/CE	31 dicembre 2001	1° gennaio 2002 <sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Secondo l'articolo 4, paragrafo 1 della direttiva 93/31/CEE:  
"A decorrere da tale data, gli Stati membri non possono vietare, per quanto riguarda i cavalletti, la prima messa in circolazione dei veicoli conformi alla presente direttiva."

<sup>2</sup> Secondo l'articolo 2 della direttiva 2000/72/CE:  
"1. A decorrere dal 1° gennaio 2002, gli Stati membri non possono:  
- negare l'omologazione CE di un tipo di veicolo a motore a due ruote,  
- negare l'immatricolazione e vietare la vendita o l'immissione in circolazione dei veicoli a motore a due ruote,  
- per motivi riguardanti il cavalletto, se quest'ultimo è conforme alle prescrizioni della direttiva 93/31/CEE, come modificata dalla presente direttiva.  
2. A decorrere dal 1° luglio 2002, gli Stati membri devono negare l'omologazione CE di ogni nuovo tipo di veicolo a motore a due ruote, per motivi riguardanti il cavalletto, se le prescrizioni della direttiva 93/31/CEE, come modificata dalla presente direttiva, non sono rispettate."

### **ALLEGATO III**

#### **TAVOLA DI CONCORDANZA**

Direttiva 93/31/CEE	Presente direttiva
Articoli 1 - 3	Articoli 1 - 3
Articolo 4 (1)	–
Articolo 4 (2)	Articolo 4
–	Articoli 5 - 6
Articolo 5	Articolo 7
Allegato	Allegato I
Appendice 1	Appendice 1
Appendice 2	Appendice 2
–	Allegato II
–	Allegato III