

## DIRECTIVE 93/33/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative au dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois roues

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100A,

vu la directive 92/61/CEE du Conseil, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues <sup>(1)</sup>,vu la proposition de la Commission <sup>(2)</sup>,en coopération avec le Parlement européen <sup>(3)</sup>,vu l'avis du Comité économique et social <sup>(4)</sup>,

considérant que 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; qu'il importe d'arrêter les mesures nécessaires à cet effet;

considérant que, dans chaque État membre, les véhicules à moteur à deux ou trois roues doivent satisfaire, en ce qui concerne le dispositif de protection contre un emploi non autorisé, à certaines caractéristiques techniques fixées par des prescriptions impératives qui diffèrent d'un État membre à l'autre; que, par leurs disparités, elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté;

considérant que ces obstacles à l'établissement et 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;

considérant que l'établissement de prescriptions harmonisées pour le dispositif de protection contre un emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux ou trois 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;

considérant que, 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, et que ceux-ci ne peuvent être suffisamment réalisés par les États membres individuellement;

considérant que, pour faciliter l'accès aux marchés des pays non membres de la Communauté, il apparaît nécessaire d'établir l'équivalence entre les prescriptions de la présente directive et celles du règlement n° 62 de l'ECE/ONU,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*La présente directive et ses annexes s'appliquent au dispositif de protection contre un emploi non autorisé de tout type de véhicule, tel que défini à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 92/61/CEE.*Article 2*

La procédure d'octroi de l'homologation en ce qui concerne le dispositif de protection contre un emploi non autorisé d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues, ainsi que les conditions valables pour la libre circulation de ces véhicules, sont celles établies par la directive 92/61/CEE respectivement aux chapitres II et III.

*Article 3*

Conformément à l'article 11 de la directive 92/61/CEE, l'équivalence entre les prescriptions de la présente directive et celles du règlement n° 62 de l'ECE/ONU (document E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1) est reconnue.

Les autorités des États membres qui octroient l'homologation acceptent les homologations délivrées conformément aux prescriptions du règlement n° 62 susmentionné ainsi que les marques d'homologation au lieu des homologations correspondantes délivrées conformément aux prescriptions de la présente directive.

*Article 4*La présente directive peut être modifiée conformément à l'article 13 de la directive 70/156/CEE <sup>(5)</sup> afin:

— de tenir compte des modifications apportées au règlement de l'ECE/ONU visé à l'article 3,

— d'adapter les annexes au progrès technique.

<sup>(1)</sup> JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.<sup>(2)</sup> JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 32.<sup>(3)</sup> JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.  
JO n° C 176 du 28. 6. 1993.<sup>(4)</sup> JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.<sup>(5)</sup> JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/53/CEE (JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 1).

*Article 5*

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 14 décembre 1994. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

À partir de la date mentionnée au premier alinéa, les États membres ne peuvent interdire, pour des motifs concernant le dispositif de protection contre un emploi non autorisé, la première mise en circulation des véhicules qui sont conformes à la présente directive.

Ils appliquent les dispositions visées au premier alinéa à partir du 14 juin 1995.

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

*Article 6*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 juin 1993.

*Par le Conseil*

*Le président*

J. TRØJBORG

## ANNEXE I

## DOMAINE D'APPLICATION — DÉFINITIONS — SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES ET PARTICULIÈRES

## 1. DOMAINE D'APPLICATION

- 1.1. La présente directive s'applique aux dispositifs de protection destinés à prévenir l'emploi non autorisé des véhicules à moteur à deux roues avec ou sans side-car et des véhicules à moteur à trois roues.

## 2. DÉFINITIONS

- 2.1. Au sens de la présente directive, on entend par:
  - 2.2. «homologation»: l'homologation en ce qui concerne la protection contre un emploi non autorisé d'un type de véhicule;
  - 2.3. «type de véhicule»: les véhicules à moteur ne présentant pas entre eux de différences essentielles, notamment en ce qui concerne les éléments suivants:
    - 2.3.1. indications du type de véhicule données par le constructeur;
    - 2.3.2. aménagement et construction de l'élément ou des éléments du véhicule sur lesquels agit le dispositif de protection;
    - 2.3.3. type du dispositif de protection;
  - 2.4. «dispositif de protection»: un système destiné à empêcher l'emploi non autorisé du véhicule, en assurant le verrouillage positif de la direction et/ou de la transmission; ce système peut:
    - 2.4.1. agir uniquement et positivement sur la direction (dispositif du type 1);
    - 2.4.2. agir positivement sur la direction en même temps que le dispositif qui arrête le moteur du véhicule (dispositif du type 2);
    - 2.4.3. préchargé, agir sur la direction en même temps que le dispositif qui arrête le moteur du véhicule (dispositif du type 3);
    - 2.4.4. agir positivement sur la transmission (dispositif du type 4);
  - 2.5. «dispositif de conduite»: la commande de direction (guidon ou volant), la tête de fourche et ses éléments annexes d'habillage ainsi que tous les autres éléments qui conditionnent directement l'efficacité du dispositif de protection;
  - 2.6. «combinaison»: une variante prévue et fabriquée spécialement à cet usage d'un système de verrouillage qui, lorsqu'elle est actionnée convenablement, permet de faire fonctionner ledit système de verrouillage;
  - 2.7. «clé»: tout dispositif conçu et fabriqué pour faire fonctionner un système de verrouillage, lui-même conçu et fabriqué pour être actionné uniquement par ce dispositif.

## 3. SPÉCIFICATIONS GÉNÉRALES

- 3.1. Tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, à l'exception des cyclomoteurs, doit être équipé d'un dispositif de protection contre un emploi non autorisé conforme aux prescriptions de la présente directive. Si un dispositif contre un emploi non autorisé est installé sur un cyclomoteur, il doit être conforme aux prescriptions de la présente directive.
- 3.2. Le dispositif de protection doit être réalisé de telle sorte:
  - 3.2.1. qu'il soit nécessaire de le mettre hors d'action pour l'orientation, la conduite ou le déplacement du véhicule vers l'avant en ligne droite;
  - 3.2.2. qu'il soit nécessaire, s'il s'agit d'un dispositif de protection du type 4, de le mettre hors service pour libérer la transmission. Si ce dispositif est actionné par la commande du dispositif de stationnement, il doit agir en même temps que le dispositif arrêtant le fonctionnement du moteur du véhicule;
  - 3.2.3. qu'on ne puisse extraire la clé que lorsque le pêne est complètement engagé ou complètement dégagé. Toute position intermédiaire de la clé qui risque d'engager ultérieurement le pêne, même si la clé du dispositif de protection est introduite, doit être exclue.

- 3.3. Les prescriptions visées au point 3.2 doivent être satisfaites en manœuvrant une clé une seule fois.
- 3.4. Le dispositif de protection mentionné au point 3.1 et les pièces qu'il commande dans le véhicule doivent être conçus de telle sorte qu'il soit impossible, rapidement et sans attirer l'attention, de l'ouvrir, de le rendre inopérant ou de le détruire, par exemple en utilisant des outils, du matériel ou des instruments ordinaires bon marché et faciles à dissimuler.
- 3.5. Le dispositif de protection doit faire partie de l'équipement d'origine du véhicule (c'est-à-dire qu'il doit être installé par le constructeur avant la première vente au détail). La serrure doit être fixée solidement au dispositif de protection. (Si on peut extraire la serrure en utilisant la clé et après avoir enlevé le cache ou tout autre dispositif de rétention, ceci n'est pas en contradiction avec la prescription).
- 3.6. Le système de verrouillage à clé doit comporter au moins 1 000 combinaisons différentes, ou un nombre égal à celui des véhicules construits annuellement si ce nombre est inférieur à 1 000. Pour un même type de véhicule, la fréquence d'utilisation d'une combinaison doit être approximativement de 1 pour 1 000.
- 3.7. Le code de la clé et de la serrure ne doit pas être visible.
- 3.8. La serrure doit être conçue, fabriquée et fixée de telle sorte qu'il soit impossible de faire tourner le barillet, quand il est en position verrouillée, en exerçant un couple de moins de 0,245 m daN avec autre chose que la clé correspondante  
et
- 3.8.1. si le barillet est à goupilles, qu'il n'y ait pas plus de deux gorges identiques, opérant dans le même sens, adjacentes, et de 60 % de gorges identiques  
ou
- 3.8.2. si le barillet est à plateaux, qu'il n'y ait pas plus de deux gorges identiques, opérant dans le même sens, adjacentes, et de 50 % de gorges identiques.
- 3.9. Les dispositifs de protection doivent être tels qu'il ne risque pas, lorsque le véhicule est en marche et que le moteur tourne, de se produire des blocages accidentels pouvant compromettre en particulier la sécurité.
- 3.10. Une fois armé, le dispositif de protection doit, s'il est du type 1, 2 ou 3, pouvoir résister, sans détérioration du mécanisme de direction susceptible de compromettre la sécurité, à l'application dans les deux sens et dans des conditions statiques d'un couple de 20 m daN dans l'axe de l'arbre de direction.
- 3.11. Le dispositif de protection doit, s'il est du type 1, 2 ou 3, être conçu de telle sorte qu'on ne puisse verrouiller la direction que sous un angle d'au moins 20° vers la gauche et/ou la droite par rapport à la position de marche en ligne droite.
- 3.12. En position verrouillée, le dispositif de protection doit, s'il est du type 4, en cas d'application du couple maximal du moteur d'entraînement, empêcher la rotation de la roue motrice.

#### 4. SPÉCIFICATIONS PARTICULIÈRES

- 4.1. En plus des spécifications générales prévues au point 3, le dispositif de protection doit satisfaire aux conditions particulières prévues ci-après.
  - 4.1.1. Dans le cas de dispositifs de protection de type 1 ou de type 2, il ne doit être possible d'engager la serrure que par un mouvement de la clé, le dispositif de conduite tel que défini au point 2.5 se trouvant dans la position appropriée pour l'engagement du pêne dans la fente correspondante.
  - 4.1.2. Dans le cas de dispositifs de protection du type 3, le pêne ne doit pouvoir être préchargé que par une action de la part de l'utilisateur du véhicule combinée ou ajoutée à la rotation de la clé. Sauf dans les conditions prévues au point 3.2.3, la clé ne doit pas pouvoir être retirée une fois que le pêne est préchargé.
- 4.2. Dans le cas de dispositifs de protection du type 2 et du type 3, le pêne ne doit pas pouvoir être engagé tant que le dispositif se trouve dans une position permettant de mettre en marche le moteur du véhicule.
- 4.3. Dans le cas de dispositifs de protection du type 3, lorsque le dispositif est armé, il ne doit pas être possible d'empêcher le fonctionnement du dispositif.
- 4.4. Dans le cas de dispositifs de protection du type 3, le dispositif doit rester en bon état de marche et doit en particulier continuer à satisfaire aux prescriptions des points 3.8, 3.9, 3.10 et 4.3 après avoir subi 2 500 cycles de verrouillage dans chaque direction de l'essai spécifié à l'annexe II.

## ANNEXE II

## ÉPREUVE D'USURE POUR LES DISPOSITIFS DE PROTECTION DU TYPE 3

## 1. APPAREILLAGE D'ESSAI

## 1.1. L'appareillage d'essai comprend:

- 1.1.1. un appareil sur lequel peut être monté l'échantillon de mécanisme de direction équipé du dispositif de protection, tel qu'il est défini au point 2.4 de l'annexe I;
- 1.1.2. un système pour enclencher et désenclencher le dispositif comprenant l'utilisation de la clé;
- 1.1.3. un système pour faire tourner l'arbre de direction par rapport au dispositif de protection.

## 2. MÉTHODE D'ESSAI

- 2.1. Un échantillon du mécanisme de direction équipé du dispositif de protection est monté sur l'appareil visé au point 1.1.1.

## 2.2. Une cycle d'épreuve comprend les opérations suivantes.

## 2.2.1. Position de départ:

le dispositif de protection est désenclenché et l'arbre de direction est placé dans une position qui empêche l'enclenchement du dispositif de protection.

## 2.2.2. Armement:

le dispositif de protection est mis en position armée en utilisant la clé.

## 2.2.3. Enclenchement:

on fait tourner l'arbre de direction de façon que le couple appliqué à celui-ci, au moment de l'enclenchement du dispositif de protection, soit de  $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$ .

## 2.2.4. Désenclenchement:

le dispositif de protection est désenclenché par les moyens normaux, le couple étant ramené à zéro pour faciliter le désenclenchement.

## 2.2.5. Position de retour:

on fait tourner l'arbre de direction jusqu'à une position qui ne permet pas l'engagement du dispositif de protection.

## 2.2.6. Rotation en sens inverse:

on répète les opérations visées aux points 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 et 2.2.5, mais dans le sens inverse de rotation de l'arbre de direction.

## 2.2.7. L'intervalle entre deux enclenchements successifs du dispositif doit être d'au moins 10 secondes.

## 2.3. On répète le cycle d'usure le nombre de fois prévu au point 4.4 de l'annexe I.

## ANNEXE III

## Appendice 1

## Fiche de renseignements en ce qui concerne le dispositif de protection contre un emploi non autorisé d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois 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 le dispositif de protection contre un emploi non autorisé d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois 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
- 9.4.1
- 9.4.2 et, lorsqu'il s'agit d'un dispositif:
  - du type 1, aux points 6.1 et 6.1.1
  - du type 2 ou 3, aux points 3.2.5 à 3.2.6.2, 6.1 et 6.1.1
  - du type 4, aux points 4.1 à 4.4.2.

## Appendice 2

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

## Certificat d'homologation en ce qui concerne le dispositif de protection contre un emploi non autorisé d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois 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 du 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 <sup>(1)</sup>.
7. Lieu: .....
8. Date: .....
9. Signature: .....

<sup>(1)</sup> Biffer la mention inutile.