

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

.....

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Conseil

- ★ Directive 93/29/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs des véhicules à moteur à deux ou trois roues 1
- ★ Directive 93/30/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur à deux ou trois roues 11
- ★ Directive 93/31/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues 19
- ★ Directive 93/32/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative au dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues 28
- ★ 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 32
- ★ Directive 93/34/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues 38

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

CONSEIL

DIRECTIVE 93/29/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative à l'identification des commandes, témoins et indicateurs 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 100 A,

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 ⁽¹⁾,

vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,

en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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 l'identification des commandes, témoins et indicateurs, 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 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 l'identification des commandes, témoins et indicateurs 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; 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° 60 de l'ECE/ONU,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique à l'identification des commandes, témoins et indicateurs de tout type de véhicule 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 l'identification des commandes, témoins et indicateurs d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues ainsi que les conditions pour la libre circulation de ces véhicules sont celles établies par la directive 92/61/CEE aux chapitres II et III respectivement.

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 5.

⁽³⁾ JO n° C 21 du 25. 1. 1993, p. 96.
JO n° C 150 du 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.

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° 60 de l'ECE/ONU (document E/ECE/TRANS/505 — Add. 59), est reconnue.

Les autorités des États membres qui octroient l'homologation acceptent les homologations délivrées conformément aux prescriptions du règlement n° 60 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 ⁽¹⁾ afin:

- de tenir compte des modifications au règlement de l'ECE/ONU visé à l'article 3,
- d'adapter l'annexe au progrès technique.

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 l'identification des commandes, témoins et indicateurs, 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

⁽¹⁾ 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).

ANNEXE I

PRESCRIPTIONS RELATIVES À L'HOMOLOGATION DES VÉHICULES À DEUX OU TROIS ROUES
EN CE QUI CONCERNE L'IDENTIFICATION DES COMMANDES, TÉMOINS ET INDICATEURS

1. DÉFINITIONS

Au fins de la présente directive, on entend par:

- 1.1. «commande»: toute partie du véhicule ou élément directement actionné par le conducteur qui provoque un changement dans l'état ou le fonctionnement du véhicule ou de l'une de ses parties;
- 1.2. «témoin»: un signal indiquant la mise en action d'un dispositif, un fonctionnement ou un état suspect ou défectueux ou une absence de fonctionnement;
- 1.3. «indicateur»: un dispositif donnant une information relative au bon fonctionnement ou à l'état d'un système ou d'une partie d'un système, par exemple le niveau d'un fluide;
- 1.4. «symbole»: un dessin permettant d'identifier une commande, un témoin ou un indicateur.

2. PRESCRIPTIONS

2.1. Identification

Les commandes, témoins et indicateurs, mentionnés au point 2.1.5, lorsqu'ils sont montés sur le véhicule, doivent être identifiés conformément aux dispositions suivantes.

- 2.1.1. Les symboles doivent ressortir nettement sur le fond, soit clair sur foncé, soit foncé sur clair.
- 2.1.2. Le symbole doit être placé sur la commande ou le témoin de commande à identifier ou à leur proximité immédiate. En cas d'impossibilité, le symbole et la commande, ou le témoin, doivent être reliés par un trait continu aussi court que possible.
- 2.1.3. Les feux de route sont représentés par des rayons lumineux parallèles et horizontaux et les feux de croisement, par des rayons lumineux parallèles et inclinés vers le bas.
- 2.1.4. Les couleurs suivantes, lorsqu'elles sont utilisées sur les témoins optiques, doivent avoir la signification suivante:
 - rouge: danger,
 - jaune auto: prudence,
 - vert: sécurité.

La couleur bleue doit être réservée exclusivement aux témoins des feux de route.

2.1.5. Désignation et identification des symboles

Figure 1
Commande des feux — Feux de route
Couleur du témoin: bleu.

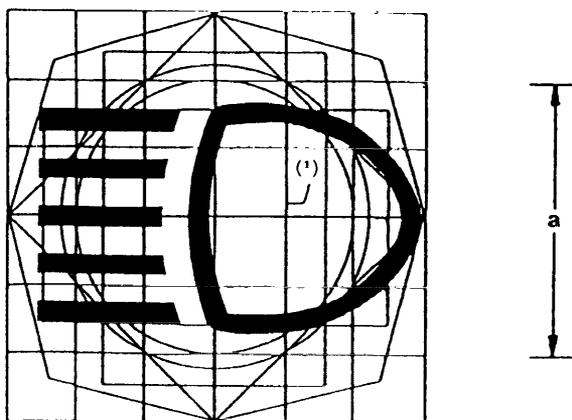


Figure 2
Commande des feux — Feux de croisement
 Couleur du témoin: vert.

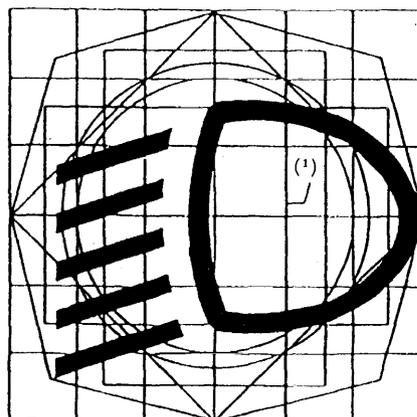


Figure 3
Indicateur de direction
 Couleur du témoin: vert.

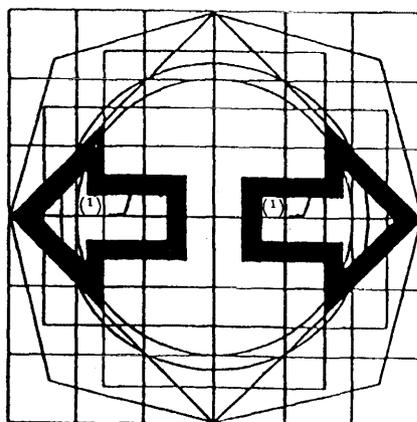


Figure 4
Signal de détresse
 Deux possibilités:
 — symbole d'identification repris à côté
 Couleur du témoin: rouge
 ou
 — fonctionnement simultané des indicateurs de direction (deux flèches de la figure 3).

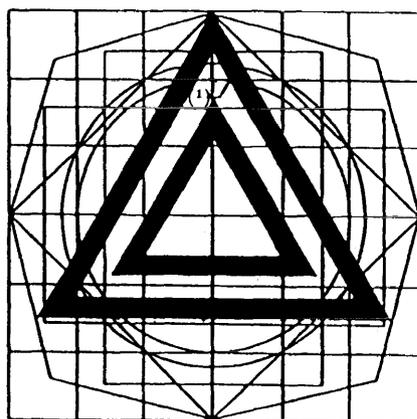


Figure 5
Starter manuel
 Couleur du témoin: jaune auto.

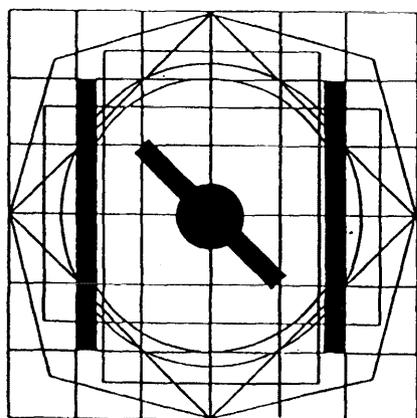


Figure 6
Avertisseur acoustique

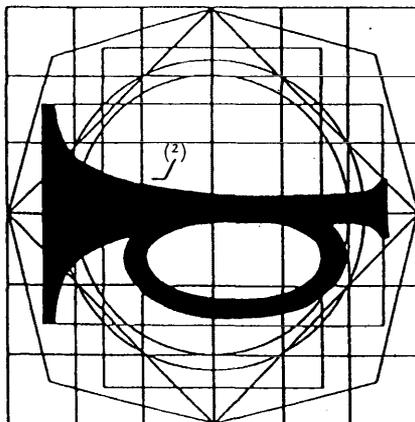


Figure 7
Niveau du carburant
Couleur du témoin: jaune-auto.

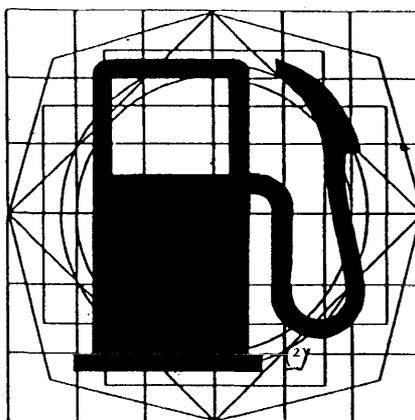


Figure 8
Température du fluide de refroidissement du moteur
Couleur du témoin: rouge.

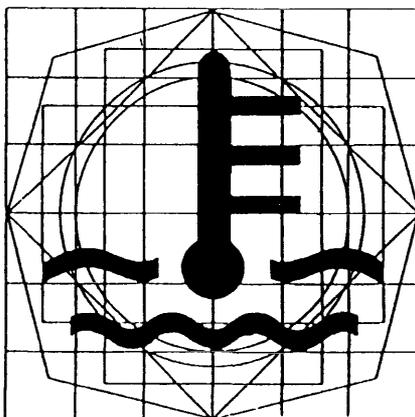


Figure 9
Charge de batterie
Couleur du témoin: rouge.

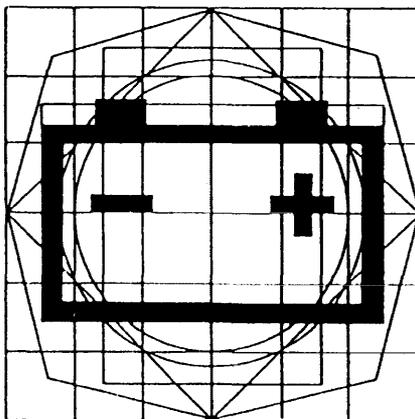


Figure 10
Huile moteur
 Couleur du témoin: rouge.

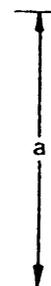
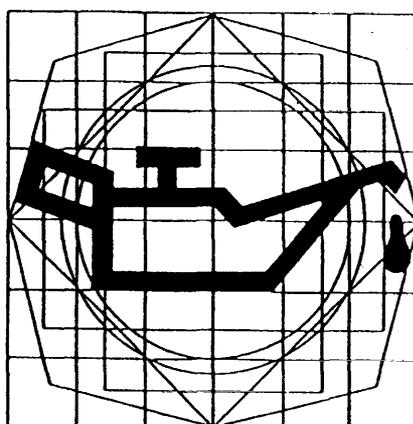


Figure 11
Feu de brouillard avant⁽³⁾
 Couleur du témoin: vert.

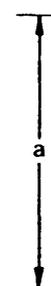
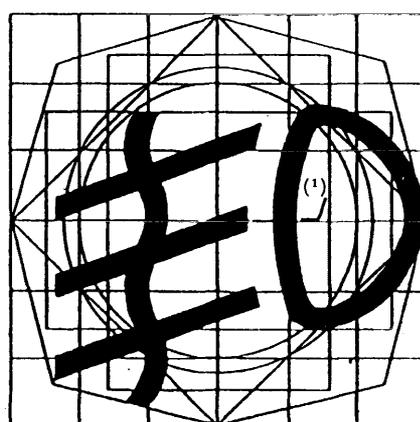


Figure 12
Feu de brouillard arrière⁽³⁾
 Couleur du témoin: jaune auto.

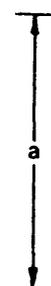
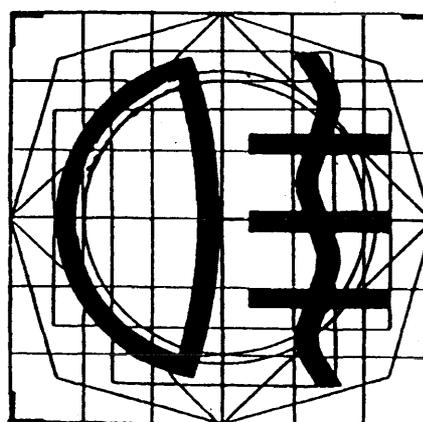


Figure 13
**Commande d'allumage ou arrêt du
 moteur en position «hors service»
 pour moteur diesel.**

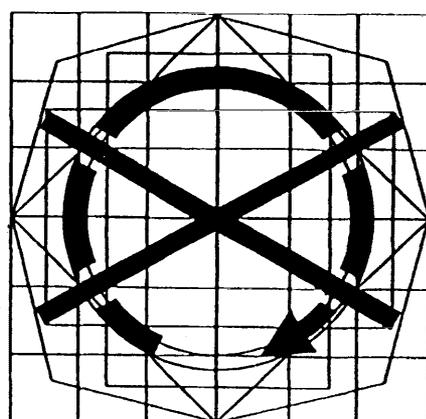


Figure 14
**Commande d'allumage ou arrêt du
 moteur en position «en service»
 pour moteur diesel.**

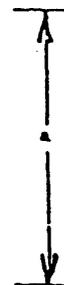
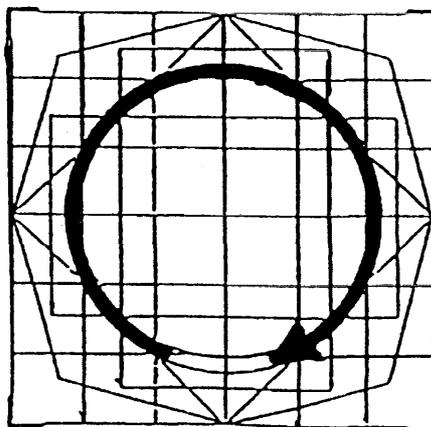


Figure 15
Interrupteur général d'éclairage
 Couleur du témoin: vert.

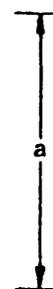
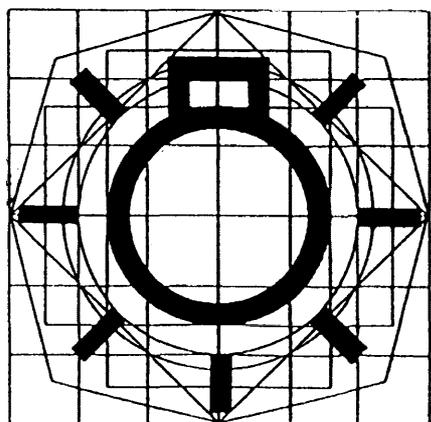


Figure 16
Interrupteur d'éclairage
 (peut être combiné avec la commande
 d'allumage des feux de position)
 Couleur du témoin: vert.

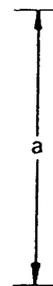
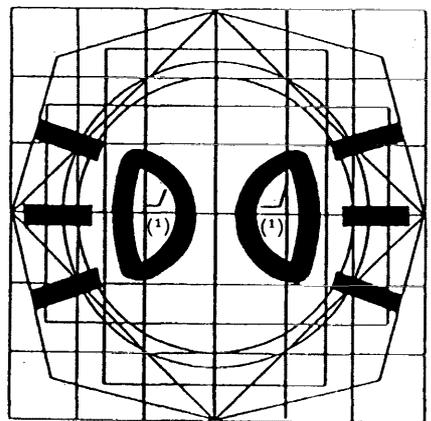


Figure 17
Feux de stationnement
 Couleur du témoin: vert.

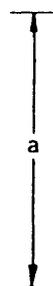
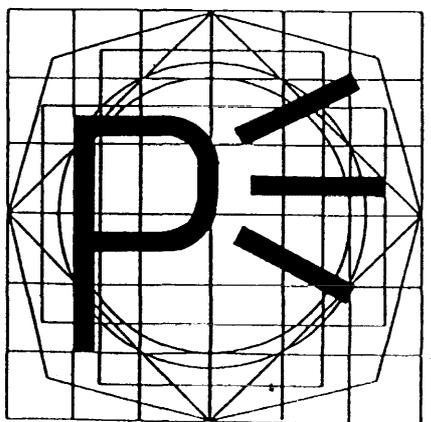


Figure 18
Indicateur du point neutre
Couleur du témoin: vert.

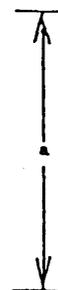
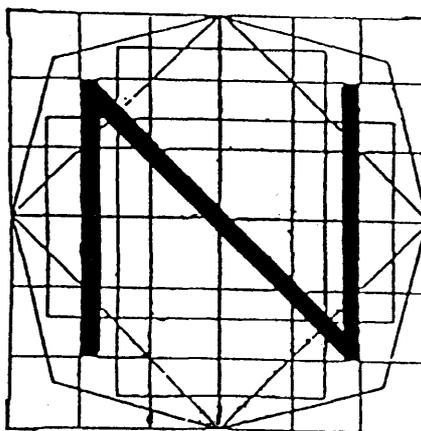
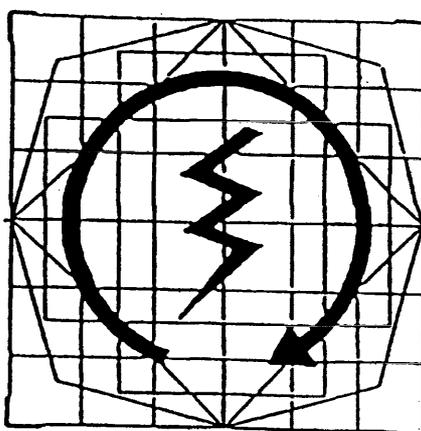


Figure 19
Démarreur électrique



Notes

- (¹) L'intérieur du symbole peut être entièrement de couleur foncée.
- (²) La partie foncée de ce symbole peut être remplacée par sa silhouette; la partie figurant en blanc dans ce dessin doit être alors entièrement de couleur foncée.
- (³) Si une seule commande est utilisée pour les feux de brouillard avant et arrière, le symbole utilisé doit être celui dénommé «feu de brouillard avant».

Appendice

Construction du modèle de base des symboles figurant au point 2.1.5

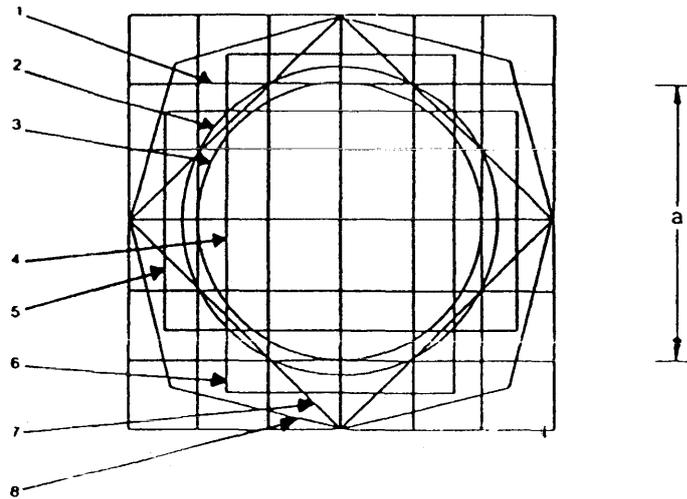


Figure 1

Modèle de base

Le modèle de base comprend:

1. un carré fondamental de 50 mm de côté; cette cote est égale à la dimension nominale «a» de l'original;
2. un cercle fondamental de 56 mm de diamètre ayant approximativement la même surface que le carré fondamental ⁽¹⁾;
3. un second cercle de 50 mm de diamètre inscrit dans le carré fondamental ⁽¹⁾;
4. un deuxième carré dont les sommets sont situés sur le cercle fondamental ⁽²⁾ et dont les côtés sont parallèles à ceux du carré fondamental ⁽¹⁾;
5. et 6. deux rectangles ayant la même surface que le carré fondamental ⁽¹⁾; leurs côtés sont respectivement perpendiculaires et chacun d'eux est construit de manière à couper les côtés opposés du carré fondamental en des points symétriques;
7. un troisième carré dont les côtés passent par les points d'intersection du carré fondamental ⁽¹⁾ et du cercle fondamental ⁽²⁾ et sont inclinés à 45°, donnant les plus grandes dimensions horizontales et verticales du modèle de base;
8. un octogone irrégulier, formé par les lignes inclinées à 30° par rapport aux côtés du carré ⁽⁷⁾.

Le modèle de base est appliqué sur une grille ayant un pas de 12,5 mm et qui coïncide avec le carré fondamental ⁽¹⁾.

ANNEXE II

Appendice 1

Fiche de renseignements en ce qui concerne l'identification des commandes, témoins, indicateurs 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 l'identification des commandes, témoins, indicateurs 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.

Description sommaire du véhicule en ce qui concerne l'identification des commandes, actionnées par le conducteur, témoins et indicateurs.

Appendice 2

Indication de l'administration

Certificat d'homologation en ce qui concerne l'identification des commandes, témoins et indicateurs 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 du véhicule:
2. Type de véhicule et versions et variantes éventuelles:
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.

DIRECTIVE 93/30/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative à l'avertisseur acoustique 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 100 A,

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 ⁽¹⁾,vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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 l'avertisseur acoustique, 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 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 l'avertisseur acoustique 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; 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° 28 de l'ECE/ONU,

A ARRÊTE LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*La présente directive s'applique à l'avertisseur acoustique de tout type de véhicule tel que défini à l'article 1^{er} de la directive 92/61/CEE.*Article 2*

Les procédures pour l'octroi de l'homologation en ce qui concerne l'avertisseur acoustique d'un type de véhicule à moteur à deux ou trois roues et de l'homologation d'un type d'avertisseur acoustique en tant que composant ainsi que les conditions pour la libre circulation de ces véhicules et pour la libre mise sur le marché des avertisseurs acoustiques sont celles établies par la directive 92/61/CEE, respectivement dans les 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° 28 de l'ECE/ONU (document E/ECE/TRANS/505 — Rév. 1/Add. 27), est reconnue.

Les autorités des États membres qui octroient l'homologation acceptent les homologations délivrées conformément aux prescriptions du règlement n° 28 susmentionné ainsi que les marques d'homologation au lieu des homologations et marques d'homologation 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 ⁽⁵⁾ afin:

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

— d'adapter au progrès technique l'annexe.

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 15.⁽³⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.
JO n° C 150 du 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.⁽⁵⁾ 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 les avertisseurs acoustiques, 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

PRESCRIPTIONS D'HOMOLOGATION DES AVERTISSEURS ACOUSTIQUES

1. DÉFINITIONS

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1.1. «avertisseur acoustique»: un dispositif émettant un signal sonore dont le fonctionnement est destiné à prévenir de la présence ou d'une manœuvre d'un véhicule lors d'une situation dangereuse dans le trafic routier;
 - 1.1.1. un dispositif comprenant plusieurs orifices d'émission sonore excités par un seul élément moteur est considéré comme un avertisseur acoustique;
 - 1.1.2. un avertisseur acoustique comprenant plusieurs éléments émettant chacun un signal sonore et fonctionnant simultanément par la mise en action d'un seul organe de commande est considéré comme un seul dispositif d'avertisseur acoustique;
- 1.2. «type d'avertisseur acoustique»: les avertisseurs acoustiques ne présentant pas entre eux de différences essentielles, notamment en ce qui concerne les éléments ci-après:
 - 1.2.1. la marque de fabrique ou de commerce;
 - 1.2.2. le principe de fonctionnement;
 - 1.2.3. le type d'alimentation (courant continu, courant alternatif, air comprimé);
 - 1.2.4. la forme extérieure du boîtier;
 - 1.2.5. la forme et les dimensions de la ou des membranes;
 - 1.2.6. la forme ou le genre du ou des orifices d'émission du son;
 - 1.2.7. la ou les fréquences nominales du son;
 - 1.2.8. la tension nominale d'alimentation;
 - 1.2.9. dans le cas des avertisseurs alimentés directement par une source externe d'air comprimé, la pression nominale de fonctionnement.

2. PRESCRIPTIONS

- 2.1. L'avertisseur acoustique doit émettre un son continu et uniforme; son spectre acoustique ne doit pas varier sensiblement pendant le fonctionnement. Pour les avertisseurs alimentés en courant alternatif, cette prescription s'applique seulement à vitesse constante du générateur, cette vitesse étant dans la plage spécifiée au point 3.3.2.
- 2.2. L'avertisseur doit avoir des caractéristiques acoustiques (répartition spectrale de l'énergie acoustique, niveau de pression acoustique) et mécaniques telles qu'il satisfasse, dans l'ordre indiqué, aux essais spécifiés aux points 3 et 4.

3. MESURES DU NIVEAU SONORE

- 3.1. L'avertisseur acoustique doit être essayé de préférence en milieu anéchoïque. En variante, il peut être essayé dans une chambre semi-anéchoïque ou à l'extérieur dans une zone dégagée. Dans ce cas, des précautions doivent être prises pour éviter les réflexions sur le sol dans la zone de mesurage (par exemple, en disposant une série d'écrans absorbants). On vérifie que la divergence sphérique est respectée à 1 dB près dans un hémisphère d'au moins 5 m de rayon jusqu'à la fréquence maximale à mesurer, et ceci principalement dans la direction de mesurage et à la hauteur de l'appareil et du microphone.

Le bruit ambiant doit être inférieur d'au moins 10 dB aux niveaux de pression acoustique à mesurer.

L'appareil soumis à l'essai et le microphone doivent être placés à la même hauteur. Cette hauteur doit être comprise entre 1,15 et 1,25 m. L'axe de sensibilité maximale du microphone doit être confondu avec la direction où le niveau sonore de l'avertisseur est maximal.

Le microphone doit être placé de façon que sa membrane soit à une distance de $2 \pm 0,01$ m du plan de sortie du son émis par l'appareil. Dans le cas d'appareils ayant plusieurs sorties, la distance est déterminée par rapport au plan de sortie le plus proche du microphone.

- 3.2. Les mesures des niveaux de pression acoustique doivent être faites en utilisant un sonomètre de précision (classe 1) conforme aux prescriptions de la publication CEI n° 651, première édition (1979). Toutes les mesures sont effectuées en utilisant la constante de temps «rapide». La mesure des niveaux globaux de pression acoustique est effectuée en utilisant la courbe de pondération (A). Le spectre du son émis doit être mesuré en utilisant la transformée de Fourier du signal acoustique. En variante, on peut utiliser des filtres de tiers d'octaves conformes aux prescriptions de la publication CEI n° 225, première édition (1966).

Dans ce cas, le niveau de pression acoustique dans la bande d'octave de fréquence médiane 2 500 Hz est déterminé par addition des moyennes quadratiques des pressions acoustiques dans les bandes de tiers d'octaves de fréquences médianes de 2 000, 2 500 et 3 150 Hz. Dans tous les cas, seule la méthode par transformée de Fourier peut être considérée comme une méthode de référence.

- 3.3. L'avertisseur acoustique est alimenté suivant le cas avec les tensions suivantes:
- 3.3.1. pour ce qui est des avertisseurs acoustiques alimentés en courant continu, sous une tension d'essai de 6,5, de 13 ou de 26 V, mesurée à la sortie de la source d'énergie électrique et correspondant respectivement à une tension nominale de 6, de 12 ou de 24 V;
- 3.3.2. pour ce qui est des avertisseurs acoustiques alimentés en courant alternatif, le courant est fourni par un générateur électrique du type normalement utilisé avec ce type d'avertisseur acoustique. Les caractéristiques acoustiques de cet avertisseur acoustique sont enregistrées pour des vitesses du générateur électrique correspondant à 50, 75 et 100% de la vitesse maximale indiquée par le fabricant du générateur pour un fonctionnement continu. Pendant cet essai, il n'est imposé au générateur électrique aucune autre charge électrique. L'essai d'endurance décrit au point 4 est effectué à une vitesse indiquée par le fabricant de l'équipement et choisie dans la gamme susmentionnée.
- 3.4. Si, pour l'essai d'un avertisseur acoustique fonctionnant en courant continu, une source de courant redressé est utilisée, la composante alternative de la tension à ses bornes, mesurée de crête à crête lors du fonctionnement des avertisseurs, ne doit pas dépasser 0,1 V.
- 3.5. Pour les avertisseurs acoustiques alimentés en courant continu, la résistance du conducteur électrique, y compris la résistance des bornes et des contacts, doit être aussi proche que possible de:
- 0,05 ohm pour une tension nominale de 6 V,
 - 0,10 ohm pour une tension nominale de 12 V,
 - 0,20 ohm pour une tension nominale de 24 V.
- 3.6. L'avertisseur acoustique doit être monté, par l'intermédiaire de la pièce ou des pièces prévues par le fabricant, de façon rigide sur un support dont la masse soit au moins dix fois plus grande que celle de l'avertisseur à essayer et au moins égale à 30 kg. En outre, le support doit être agencé de telle sorte que les réflexions sur ses parois ainsi que ses vibrations soient sans influence notable sur les résultats de mesure.
- 3.7. Dans les conditions énoncées ci-dessus, le niveau sonore pondéré selon la courbe A ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:
- a) 115 dB(A) pour les avertisseurs acoustiques destinés principalement aux cyclomoteurs et aux motocycles et tricycles d'une puissance inférieure ou égale à 7 kW;
 - b) 118 dB(A) pour les avertisseurs acoustiques destinés principalement aux motocycles et tricycles d'une puissance supérieure à 7 kW.
- 3.7.1. En outre, le niveau de pression acoustique dans la bande de fréquences de 1 800 à 3 550 Hz doit être supérieur à celui de toute composante de fréquence supérieure à 3 550 Hz, et en tout cas égal ou supérieur à:
- a) 90 dB(A) pour les avertisseurs acoustiques destinés principalement aux cyclomoteurs;
 - b) 95 dB(A) pour les avertisseurs acoustiques destinés principalement aux motocycles et tricycles d'une puissance inférieure ou égale à 7 kW;
 - c) 105 dB(A) pour les avertisseurs acoustiques destinés principalement aux motocycles et tricycles d'une puissance supérieure à 7 kW.
- 3.7.2. Les avertisseurs acoustiques satisfaisant aux caractéristiques mentionnées au point 3.7.1 c) peuvent être utilisés sur des véhicules mentionnés aux points 3.7.1 a) et b); les avertisseurs satisfaisant aux caractéristiques acoustiques mentionnées au point 3.7.1 b) peuvent être utilisés sur les cyclomoteurs;

- 3.8. Les caractéristiques indiquées ci-dessus doivent également être respectées par un avertisseur qui a été soumis à l'essai d'endurance prévu au point 4. La tension d'alimentation variant soit entre 115 et 95 % de sa tension nominale pour les avertisseurs acoustiques alimentés en courant continu, soit, pour les avertisseurs acoustiques alimentés en courant alternatif, entre 50 et 100 % de la vitesse maximale du générateur indiquée par le fabricant du générateur pour un fonctionnement continu.
- 3.9. Le délai s'écoulant entre le moment de mise en action et le moment où le son atteint le minimum de valeur prescrit au point 3.7 ne doit pas dépasser 0,2 seconde mesuré à une température ambiante de 20 ± 5 °C. La présente prescription vaut notamment pour les avertisseurs à fonctionnement pneumatique ou électropneumatique.
- 3.10. Les avertisseurs à fonctionnement pneumatique ou électropneumatique doivent avoir, dans les conditions d'alimentation fixées pour les appareils par les fabricants, les mêmes performances acoustiques requises pour les avertisseurs acoustiques actionnés par l'électricité.
- 3.11. Dans le cas des appareils à son multiple, où chaque élément constitutif émettant un son peut fonctionner indépendamment, les valeurs minimales ci-dessus doivent être obtenues avec chacun des éléments constitutifs fonctionnant seul. La valeur maximale du niveau sonore global doit être respectée avec tous les éléments constitutifs en fonctionnement simultané.

4. ESSAI D'ENDURANCE

- 4.1. L'avertisseur acoustique doit être alimenté à la tension nominale et avec la résistance du conducteur électrique spécifiée aux points 3.3 à 3.5, et mis en fonctionnement respectivement:
 - 10 000 fois pour les avertisseurs destinés principalement aux cyclomoteurs et aux motocycles et tricycles d'une puissance inférieure ou égale à 7 kW,
 - 50 000 fois pour les avertisseurs destinés principalement aux motocycles et tricycles d'une puissance supérieure à 7 kW,à la cadence d'une seconde d'action suivie de quatre secondes d'arrêt. Pendant l'essai, l'avertisseur acoustique est ventilé par un courant d'air ayant une vitesse d'environ 10 m/s.
- 4.2. Si l'essai est fait à l'intérieur d'une chambre sourde, celle-ci doit posséder un volume suffisant pour assurer normalement la dissipation de la chaleur dégagée par l'avertisseur pendant l'essai d'endurance.
- 4.3. La température ambiante dans la salle d'essai doit être comprise entre + 15 et + 30 °C.
- 4.4. Lorsque, après la moitié du nombre prescrit de fonctionnements, les caractéristiques du niveau sonore ont subi une modification par rapport à celles de l'avertisseur acoustique avant l'essai, on peut procéder à un réglage de l'avertisseur. Après le nombre total prescrit de fonctionnements, l'avertisseur acoustique doit, éventuellement après un nouveau réglage, satisfaire à l'essai décrit au point 3.
- 4.5. Pour les avertisseurs acoustiques du type électropneumatique, il est permis d'effectuer une lubrification toutes les 10 000 manœuvres en utilisant l'huile recommandée par le fabricant.

5. MARQUE D'HOMOLOGATION

- 5.1. Tout avertisseur acoustique produit en conformité au type homologué doit comporter une marque d'homologation conforme aux prescriptions reprises à l'annexe V de la directive 92/61/CEE.

Appendice 1

Fiche de renseignements en ce qui concerne un type d'avertisseur acoustique destiné aux véhicules 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 un type d'avertisseur acoustique destiné aux véhicules à moteur à deux ou trois roues doit être assortie des renseignements figurant à l'annexe II de la directive 92/61/CEE, partie A, aux points 9.5.1 à 9.5.4.

Appendice 2

Indication de l'administration

Certificat d'homologation d'un type d'avertisseur acoustique destiné aux véhicules 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 l'avertisseur acoustique:
- 2. Type d'avertisseur acoustique et véhicule(s) auquel (auxquels) il est destiné [pour motocycles et tricycles, préciser leur puissance (≤ 7 kW ou > 7 kw)]:
- 3. Nom et adresse du fabricant:
- 4. Nom et adresse du mandataire du fabricant (le cas échéant):
- 5. Avertisseur acoustique 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

PRESCRIPTIONS D'INSTALLATION DES AVERTISSEURS ACOUSTIQUES SUR LES VÉHICULES À MOTEUR À DEUX OU TROIS ROUES

1. DÉFINITIONS

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1.1. «type de véhicule»: les véhicules ne présentant pas entre eux de différences essentielles, ces différences pouvant porter notamment sur:
 - 1.1.1. le nombre et le(s) type(s) des avertisseurs acoustiques installés sur le véhicule;
 - 1.1.2. les pièces d'adaptation des avertisseurs sur le véhicule;
 - 1.1.3. la position des avertisseurs sur le véhicule;
 - 1.1.4. la rigidité des parties de structure sur lesquelles le (ou les) avertisseur(s) est (sont) monté(s);
 - 1.1.5. la forme et les matériaux de la carrosserie constituant l'avant du véhicule et susceptibles d'influer sur le niveau sonore des sons émis par le (ou les) avertisseur(s) et de donner des effets de masque.

2. PRESCRIPTIONS

- 2.1. Tout véhicule doit être muni d'un avertisseur acoustique d'un type homologué en application de la présente directive ou homologué en application de la directive 70/388/CEE du Conseil, du 27 juillet 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'avertisseur acoustique des véhicules à moteur ⁽¹⁾; toutefois, les cyclomoteurs munis d'un moteur de puissance n'excédant pas 0,5 kW et dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 25 km/h peuvent être munis d'un avertisseur acoustique homologué ou d'un avertisseur mécanique non homologué. Dans ce dernier cas, le constructeur doit déclarer que l'avertisseur mécanique est conforme aux prescriptions applicables à ce type d'avertisseurs qui sont en vigueur dans l'État membre où le cyclomoteur à performances réduites doit être commercialisé.
- 2.2. La tension d'essai doit correspondre à celle fixée au point 3.3 de l'annexe I.
- 2.3. Les mesures de niveaux de pression acoustique sont effectuées dans les conditions spécifiées au point 3.2 de l'annexe I.
- 2.4. La valeur du niveau de pression acoustique courbe A émis par le (ou les) appareil(s) monté(s) sur le véhicule est mesurée à une distance de 7 m en avant du véhicule, ce dernier étant placé en terrain dégagé, sur un sol aussi lisse que possible et, s'il s'agit d'avertisseurs acoustiques alimentés en courant continu, son moteur étant arrêté.
- 2.5. Le microphone de l'appareil de mesure doit être placé approximativement dans le plan longitudinal médian du véhicule.
- 2.6. Le niveau de pression acoustique du bruit ambiant et du bruit généré par le vent doit être inférieur d'au moins 10 dB(A) au niveau sonore à mesurer.
- 2.7. Le maximum du niveau de pression sonore est recherché dans un segment compris entre 0,5 et 1,5 m de hauteur au-dessus du sol.
- 2.8. Mesurée dans les conditions spécifiées aux points 2.2 à 2.7, la valeur maximale du niveau sonore (point 2.7) de la signalisation sonore essayée doit être au moins:
 - a) égale à 75 dB(A) et au plus égale à 112 dB(A) pour la signalisation des cyclomoteurs;
 - b) égale à 80 dB(A) et au plus égale à 112 dB(A) pour la signalisation des motocycles et tricycles d'une puissance inférieure ou égale à 7 kW;
 - c) égale à 93 dB(A) et au plus égale à 112 dB(A) pour la signalisation des motocycles et tricycles d'une puissance supérieure à 7 kW.

⁽¹⁾ JO n° L 176 du 10. 8. 1970, p. 12. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 87/354/CEE (JO n° L 192 du 11. 7. 1987, p. 43).

Appendice 1

Fiche de renseignements en ce qui concerne l'installation d'un avertisseur acoustique sur 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 l'installation d'un avertisseur acoustique sur 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
- 3.2.5 à 3.2.5.2.2
- 9.5.5.

Appendice 2

Indication de l'administration

Certificat d'homologation en ce qui concerne l'installation d'un avertisseur acoustique sur 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 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.

DIRECTIVE 93/31/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

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 ⁽¹⁾,

vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,

en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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 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; que, par leurs disparités, elles entravent les échanges à l'intérieur de la Communauté;

considérant que 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;

considérant que 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;

considérant que, vu les dimensions et les effets de l'action proposée dans le secteur concerné, les mesures commu-

nautaires visées par la présente directive sont nécessaires, voire indispensables, pour atteindre les objectifs fixés, à savoir la réception communautaire par type de véhicule; que ceux-ci ne peuvent être suffisamment réalisés par les États membres individuellement,

A 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, dans les chapitres II et III respectivement.

Article 3

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions des annexes sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE ⁽⁵⁾.

Article 4

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.

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 23.

⁽³⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.
JO n° C 150 du 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.

⁽⁵⁾ 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).

À partir de la date mentionnée au premier alinéa, 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.

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 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 juin 1993.

Par le Conseil

Le président

J. TRØJBORG

ANNEXE

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

Inclinaison	Béquille latérale		Béquille centrale	
	Cyclomoteur	Motocycle	Cyclomoteur	Motocycle
it	5 %	6 %	6 %	8 %
il en aval	5 %	6 %	6 %	8 %
il en amont	6 %	8 %	12 %	14 %

Voir figures 1a, 1b et 2.

- 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

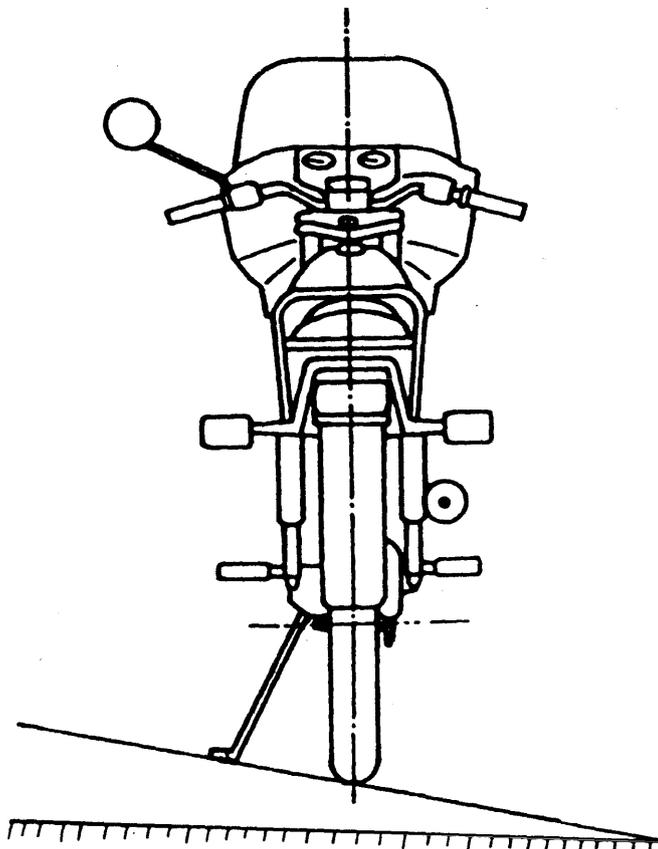
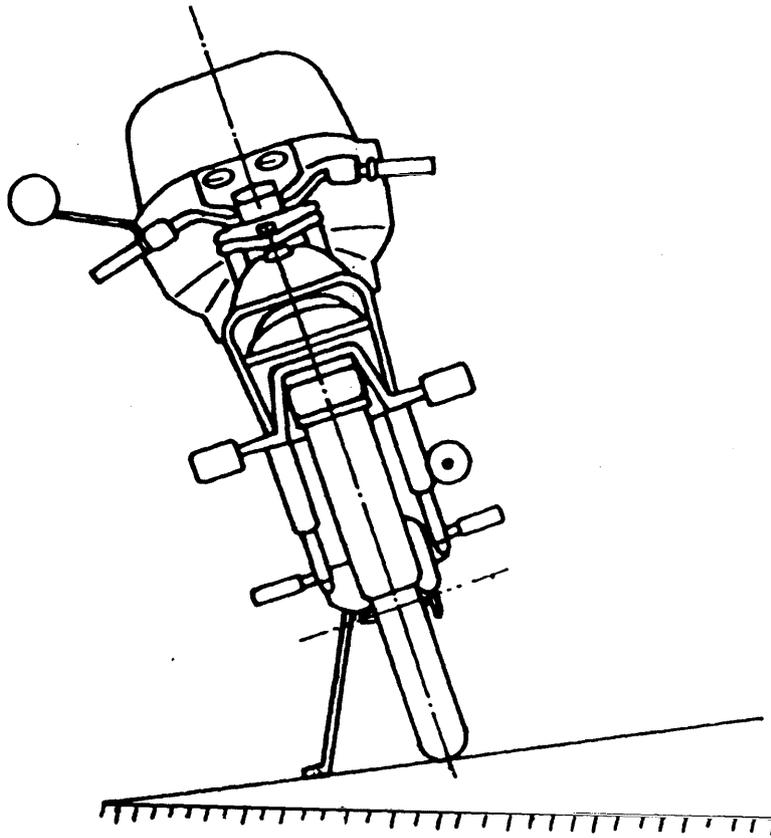


Figure 1b

Inclinaison transversale

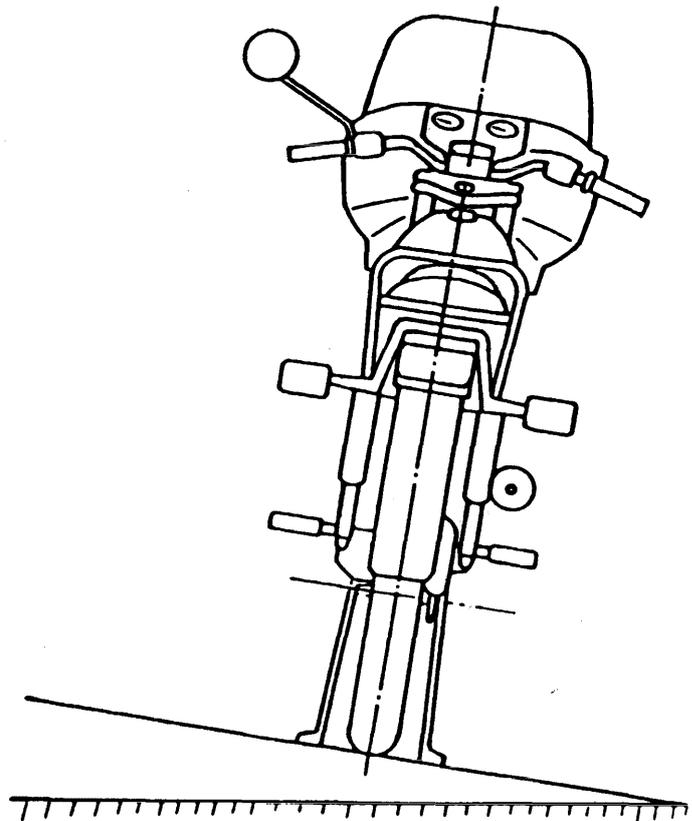
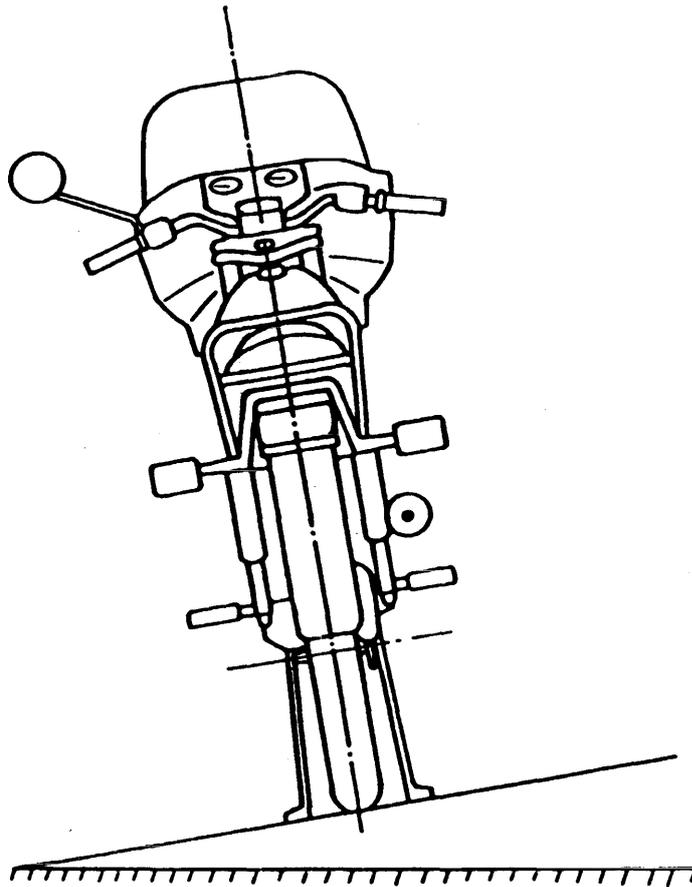
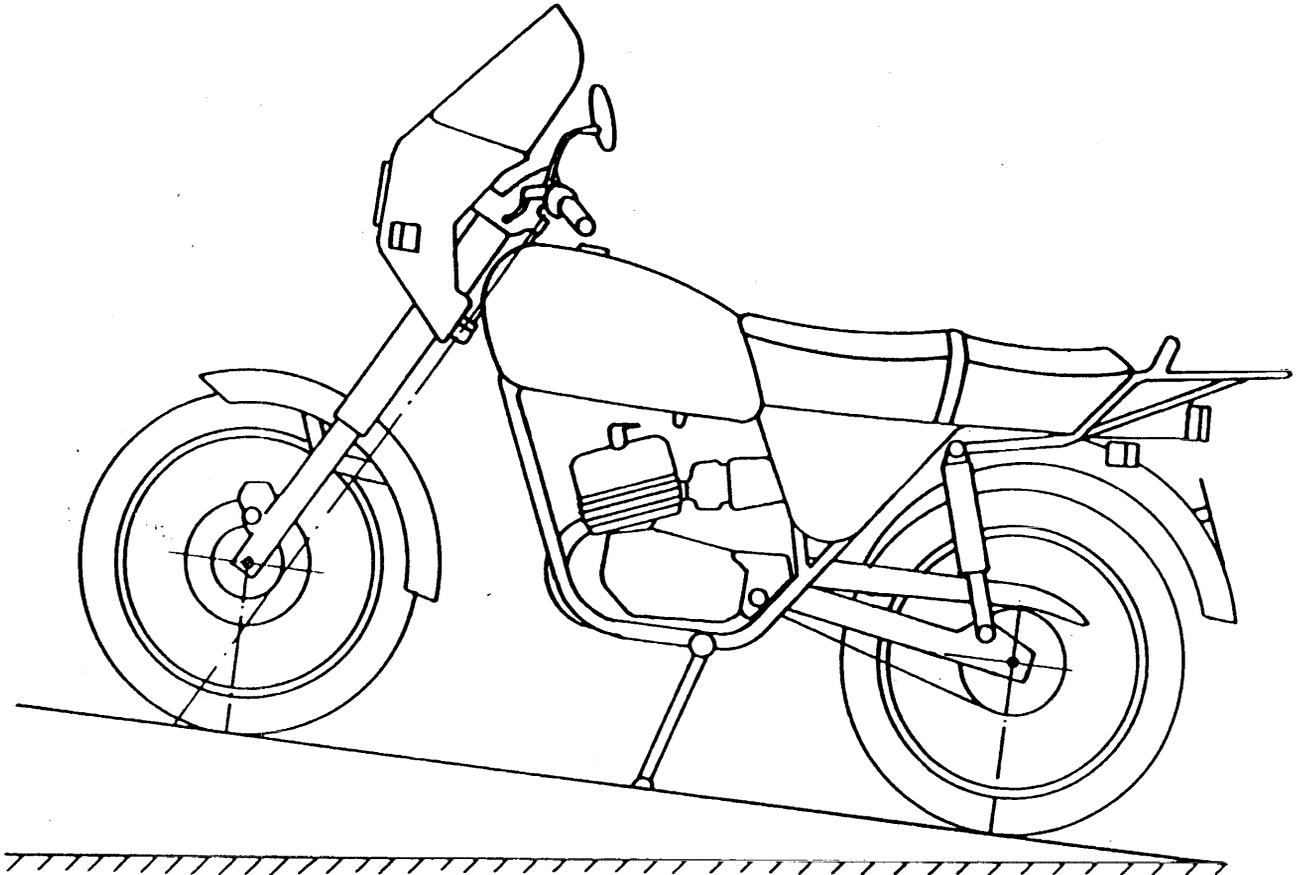
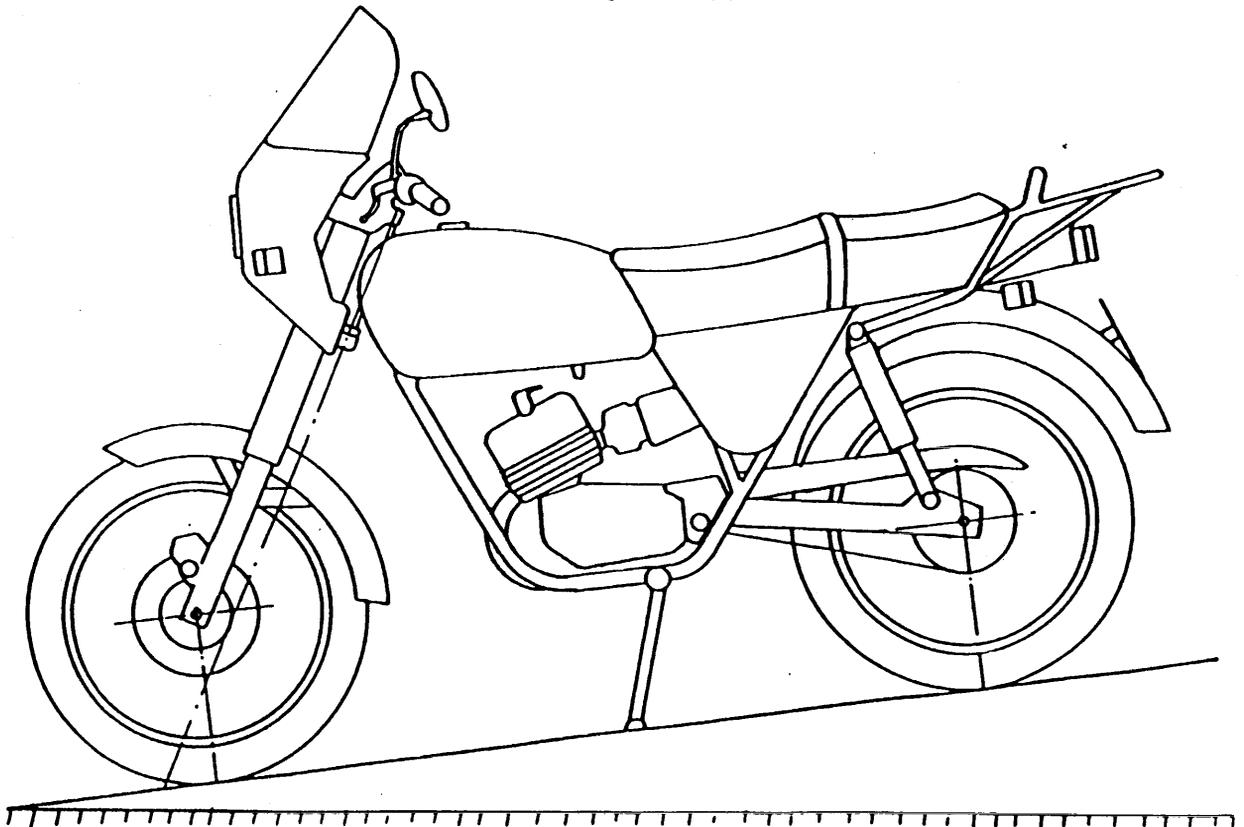


Figure 2

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 (!).
7. Lieu:
8. Date:
9. Signature:

(!) Biffer la mention inutile.

DIRECTIVE 93/32/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative au dispositif de retenue pour passagers des véhicules à moteur à deux roues

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

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 ⁽¹⁾,

vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,

en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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 roues doivent satisfaire, en ce qui concerne le dispositif de retenue pour passagers, 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 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 retenue pour passagers 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;

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

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique au dispositif de retenue pour passagers 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 le dispositif de retenue pour passagers 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 des annexes au progrès technique sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE ⁽⁵⁾.

Article 4

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.

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 49.

⁽³⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.
JO n° C 150 du 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.

⁽⁵⁾ 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).

À partir de la date mentionnée au premier alinéa, les États membres ne peuvent interdire, pour des motifs concernant les dispositifs de retenue pour passagers, 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 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 juin 1993.

Par le Conseil
Le président
J. TRØJBORG

ANNEXE

1. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

Au cas où le transport d'un passager est prévu, le véhicule doit être muni d'un système de retenue pour passager. Ce système doit être réalisé au moyen d'une sangle ou d'une (des) poignée(s).

1.1. Sangle

La sangle doit être montée sur la selle de sorte qu'elle puisse être aisément utilisée par le passager. La sangle et sa fixation doivent être conçues de telle façon qu'elles puissent supporter, sans rupture, un effort de traction vertical de 2 000 N, appliqué de façon statique au centre de la surface de la sangle avec une pression maximale de 2 MPa.

1.2. Poignée

Si on utilise une poignée, elle doit être montée à proximité de la selle et de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

Cette poignée doit être conçue de façon telle qu'elle puisse supporter, sans rupture, un effort de traction vertical de 2 000 N, appliqué de façon statique au centre de la surface de la poignée avec une pression maximale de 2 MPa.

Si on utilise deux poignées, elles doivent être montées une par côté et de façon symétrique.

Ces poignées doivent être conçues de façon telle que chacune d'elles puisse supporter, sans rupture, un effort de traction vertical de 1 000 N, appliqué de façon statique au centre de la surface de la poignée avec une pression maximale de 1 MPa.

*Appendice 1***Fiche de renseignements en ce qui concerne les dispositifs de retenue pour passagers 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 les dispositifs de retenue pour passagers 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
- partie B:
 - 1.5 à 1.5.2.

Appendice 2

Indication de l'administration

Certificat d'homologation en ce qui concerne les dispositifs de retenue pour passagers 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 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 ⁽¹⁾.
7. Lieu:
8. Date:
9. Signature:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

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 ⁽¹⁾,vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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^{er} 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 ⁽⁵⁾ 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.

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 32.⁽³⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.
JO n° C 176 du 28. 6. 1993.⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.⁽⁵⁾ 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 ⁽¹⁾.
7. Lieu:
8. Date:
9. Signature:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

DIRECTIVE 93/34/CEE DU CONSEIL

du 14 juin 1993

relative aux inscriptions réglementaires 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 100 A,

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 ⁽¹⁾,vu la proposition de la Commission ⁽²⁾,en coopération avec le Parlement européen ⁽³⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽⁴⁾,

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 leurs inscriptions réglementaires, 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 les inscriptions réglementaires 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 la présente directive n'empêche pas certains États membres de maintenir, en ce qui concerne les inscriptions réglementaires applicables aux véhicules à moteur à deux ou trois roues et sur une base non discriminatoire, des prescriptions impératives particulières à des fins d'application des règles de la circulation, pour autant que ces exigences spécifiques concernent l'usage de ces véhicules et n'impliquent pas de modifications dans leur construction de nature à faire obstacle à la réception communautaire de ce type de véhicules,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La présente directive s'applique aux inscriptions réglementaires de tout type de véhicule tel que défini à l'article 1^{er} de la directive 92/61/CEE.

Article 2

La procédure d'octroi de l'homologation en ce qui concerne les inscriptions réglementaires 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

Les modifications nécessaires pour l'adaptation des prescriptions des annexes au progrès technique sont arrêtées selon la procédure prévue à l'article 13 de la directive 70/156/CEE ⁽⁵⁾.

Article 4

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard de 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

⁽¹⁾ JO n° L 225 du 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ JO n° C 293 du 9. 11. 1992, p. 43.

⁽³⁾ JO n° C 337 du 21. 12. 1992, p. 103.

JO n° C 176 du 28. 6. 1993.

⁽⁴⁾ JO n° C 73 du 15. 3. 1993, p. 22.

⁽⁵⁾ 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).

concernant les inscriptions réglementaires, 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 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 14 juin 1993.

Par le Conseil

Le président

J. TRØJBORG

ANNEXE

PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX INSCRIPTIONS RÉGLEMENTAIRES DES VÉHICULES À MOTEUR À DEUX OU TROIS ROUES

1. GÉNÉRALITÉS

- 1.1. Tout véhicule doit être pourvu d'une plaque et des inscriptions telles qu'elles sont décrites dans les points suivants. Cette plaque et ces inscriptions sont apposées par les soins du constructeur ou de son mandataire.

2. PLAQUE DU CONSTRUCTEUR

- 2.1. Une plaque du constructeur, dont le modèle figure à l'appendice 1, doit être solidement fixée à un endroit tel qu'elle puisse être facilement accessible sur une pièce qui, normalement, n'est pas susceptible d'être remplacée en cours d'utilisation; elle doit être facilement lisible et comporter de façon indélébile les indications suivantes, énumérées dans l'ordre:

- 2.1.1. le nom du constructeur;
- 2.1.2. la marque de réception, telle que décrite à l'article 8 de la directive 92/61/CEE, du 30 juin 1992, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues;
- 2.1.3. le numéro d'identification du véhicule (VIN);
- 2.1.4. le niveau sonore à l'arrêt: ... dB(A) à ... tours/minute.
- 2.2. La marque de réception selon les prescriptions du point 2.1.2, la valeur du niveau sonore à l'arrêt ainsi que le nombre de tours par minute selon les prescriptions du point 2.1.4 ne sont pas indiqués lors de l'homologation en ce qui concerne les inscriptions réglementaires. Ces éléments devront toutefois être apposés sur tout véhicule produit en conformité avec le type réceptionné.
- 2.3. Le constructeur peut apposer des indications supplémentaires en dessous ou à côté des inscriptions prescrites, à l'extérieur d'un rectangle clairement marqué et ne comprenant que les indications prescrites aux points 2.1.1 à 2.1.4 (voir appendice 1).

3. NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE

Le numéro d'identification du véhicule est constitué par une combinaison structurée de caractères attribués à chaque véhicule par le constructeur. Il a pour but de permettre — sans qu'il soit nécessaire de recourir à d'autres indications — l'identification univoque de tout véhicule par l'intermédiaire du constructeur pendant une période d'une durée de trente ans. Le numéro d'identification doit répondre aux prescriptions suivantes.

- 3.1. Le numéro d'identification du véhicule doit être marqué sur la plaque du constructeur. Il doit également être marqué par un procédé tel que le martèlement ou le poinçonnage, de manière à éviter qu'il ne s'efface ou ne s'altère, sur le châssis ou le cadre, à un endroit tel qu'il puisse être facilement accessible et situé dans la moitié droite du véhicule.
- 3.1.1. Le numéro d'identification du véhicule doit être composé des trois parties indiquées ci-après:
- 3.1.1.1. la première partie consiste en un code assigné au constructeur du véhicule pour permettre l'identification dudit constructeur. Ce code est constitué de trois caractères (lettres ou chiffres) attribués par les autorités compétentes du pays dans lequel le constructeur a son siège social en accord avec l'agence internationale agissant par autorisation de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le premier caractère désigne une zone géographique, le second caractère désigne un pays à l'intérieur d'une zone géographique, le troisième caractère désigne un constructeur déterminé. Dans le cas où le constructeur produit moins de 500 véhicules par an, le troisième caractère est toujours un 9. Pour l'identification de ce constructeur, l'autorité visée ci-dessus attribue également les troisième, quatrième et cinquième caractères de la troisième partie;

- 3.1.1.2. la seconde partie est constituée par six caractères (lettres ou chiffres) qui ont pour but d'indiquer les caractéristiques générales du véhicule (type, variante et version), chaque caractéristique pouvant comporter deux caractères. Si le constructeur n'utilise pas un ou plusieurs de ces caractères, les espaces non utilisés doivent être remplis par des caractères alphabétiques ou numériques, le choix de ces derniers étant laissé au constructeur;
- 3.1.1.3. la troisième partie est constituée de huit caractères dont les quatre derniers sont obligatoirement numériques et doit permettre, en combinaison avec les deux autres parties, d'identifier sans équivoque un véhicule déterminé. Toute position non utilisée doit être remplie par un zéro pour que soit obtenu le nombre total de caractères exigés.
- 3.1.2. Le numéro d'identification du véhicule doit, dans la mesure du possible, être marqué sur une seule ligne. Exceptionnellement et pour des raisons techniques, il peut également être indiqué sur deux lignes. Dans ce cas, il n'est toutefois pas autorisé de pratiquer des séparations à l'intérieur de l'une quelconque des trois parties. Le début et la fin de chaque ligne doivent être délimités par un symbole qui ne soit ni un chiffre arabe ni une lettre latine majuscule et qui ne puisse pas être confondu avec de tels caractères. Il peut être dérogé à cette disposition, lorsque le numéro est marqué sur une seule ligne sur la plaque du constructeur. L'introduction dudit symbole à l'intérieur d'une ligne entre les trois parties (point 3.1.1) est également autorisée.
- Il ne doit pas y avoir d'espace entre les caractères.

4. CARACTÈRES

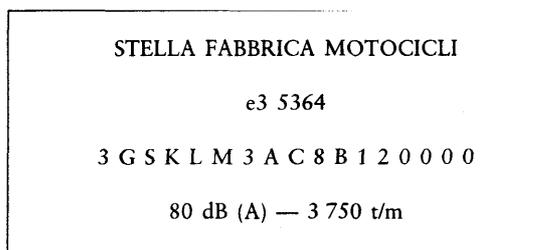
- 4.1. Pour toutes les inscriptions prévues aux points 2 et 3, des lettres latines et des chiffres arabes doivent être employés. Toutefois, les lettres latines utilisées pour les indications prévues aux points 2.1.1, 2.1.3 et 3 doivent être des lettres capitales.
- 4.2. Pour les indications du numéro d'identification du véhicule:
- 4.2.1. l'emploi des lettres I, O et Q ainsi que des tirets, astérisques ou autres signes particuliers n'est pas admis;
- 4.2.2. les lettres et les chiffres doivent avoir les hauteurs minimales suivantes:
- 4.2.2.1. 4 millimètres pour les caractères marqués directement sur le châssis ou le cadre ou autre structure analogue du véhicule;
- 4.2.2.2. 3 millimètres pour les caractères marqués sur la plaque du constructeur.

Appendice 1

Exemple de plaque du constructeur

L'exemple figurant ci-dessous ne préjuge pas les indications qui figureront réellement sur les plaques de constructeur ni les dimensions de la plaque elle-même, des chiffres et des lettres: il est donné uniquement à titre indicatif.

Les informations supplémentaires visées au point 2.3 peuvent être apposées en dessous ou à côté des indications prescrites dans le rectangle ci-dessous.

*Légende:*

Dans l'exemple de plaque ci-dessus, le véhicule en question est construit par «Stella Fabbrica Motocicli», réceptionné en Italie (e3), sous le numéro 5364.

Le numéro d'identification (3GSKLM3AC8B120000) a la signification suivante:

- première partie (3GS):
 - 3: zone géographique (Europe),
 - G: pays à l'intérieur de la zone géographique (Allemagne),
 - S: constructeur (Stella Fabbrica Motocicli),
- deuxième partie (KLM3AC):
 - KL: type de véhicule,
 - M3: variante (carrosserie du véhicule),
 - AC: version (moteur du véhicule),
- troisième partie (8B120000):
 - 8B12: identification du véhicule en combinaison avec les deux autres parties du numéro d'identification,
 - 0000: positions non utilisées, remplies par un zéro pour compléter le nombre total de caractères exigés.

Le niveau sonore à l'arrêt est 80 dB(A) à 3 750 tours/min.

Appendice 2

Fiche de renseignements en ce qui concerne les inscriptions réglementaires 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 les inscriptions réglementaires 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
- 9.3.1 à 9.3.3.

Appendice 3

Indication de l'administration

Certificat d'homologation en ce qui concerne les inscriptions réglementaires 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 aux vérifications le
6. L'homologation est accordée/refusée (¹).
7. Lieu:
8. Date:
9. Signature:

(¹) Biffer la mention inutile.