

DIRETTIVE

DIRETTIVA 2009/78/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 13 luglio 2009

relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote

(versione codificata)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 93/31/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote ⁽³⁾, è stata modificata in modo sostanziale ⁽⁴⁾. A fini di razionalità e chiarezza occorre provvedere alla codificazione di tale direttiva.

(2) La direttiva 93/31/CEE è una delle direttive particolari del sistema di omologazione CE di cui alla direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, sostituita dalla direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽⁵⁾, e fissa le prescrizioni tecniche inerenti alla progettazione e alla fabbricazione dei veicoli a motore a due ruote con riferimento ai cavalletti. Tali prescrizioni tecniche riguardano il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri con lo scopo di garantire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, della procedura di omologazione CE di cui alla direttiva 2002/24/CE. Di conseguenza, le disposizioni della direttiva 2002/24/CE relative a sistemi, componenti ed entità tecniche dei veicoli si applicano alla presente direttiva.

(3) Poiché lo scopo della presente direttiva, vale a dire rilasciare l'omologazione CE ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle dimensioni e degli effetti dell'azione, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tale scopo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

(4) La presente direttiva dovrebbe far salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione nel diritto nazionale e di applicazione delle direttive di cui all'allegato II, parte B,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva riguarda i cavalletti di tutti i tipi di veicoli a motore a due ruote di cui all'articolo 1 della direttiva 2002/24/CE.

Articolo 2

La procedura per la concessione dell'omologazione CE relativamente ai cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli sono quelle stabilite nella direttiva 2002/24/CE, rispettivamente ai capitoli II e III.

Articolo 3

Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni dell'allegato I sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 18, paragrafo 2, della direttiva 2002/24/CE.

Articolo 4

1. Gli Stati membri non possono, per motivi riguardanti il cavalletto:

— rifiutare l'omologazione CE per un tipo di veicolo a motore a due ruote, o

— rifiutare l'immatricolazione o vietare la vendita o l'immissione in circolazione dei veicoli a motore a due ruote,

⁽¹⁾ GU C 234 del 30.9.2003, pag. 20.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 25 settembre 2007 (GU C 219 E del 28.8.2008, pag. 66) e decisione del Consiglio del 7 luglio 2009.

⁽³⁾ GU L 188 del 29.7.1993, pag. 19.

⁽⁴⁾ Cfr. l'allegato II, parte A.

⁽⁵⁾ GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

se il cavalletto di tali veicoli è conforme alle prescrizioni della presente direttiva.

2. Gli Stati membri rifiutano l'omologazione CE per ogni nuovo tipo di veicolo a motore a due ruote, per motivi riguardanti il cavalletto, se non sono rispettate le prescrizioni della presente direttiva.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 5

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

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

Articolo 6

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

Essa si applica dal 1° gennaio 2010.

Articolo 7

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 13 luglio 2009.

Per il Parlamento europeo

Il presidente

H.-G. PÖTTERING

Per il Consiglio

Il presidente

E. ERLANDSSON

ALLEGATO I

1. DEFINIZIONI

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

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

2. PRESCRIZIONI GENERALI

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

3. PRESCRIZIONI PARTICOLARI

3.1. **Cavalletto laterale**

- 3.1.1. Il cavalletto laterale deve:
 - 3.1.1.1. poter sostenere il veicolo per garantirne la stabilità laterale, sia su una superficie di appoggio orizzontale sia su una superficie inclinata, per evitare che si inclini ulteriormente (e quindi ruoti sul punto di appoggio costituito dal cavalletto laterale) oppure ritorni troppo facilmente in posizione verticale e al di là di tale posizione (e si rovesci quindi sul lato opposto al cavalletto laterale);
 - 3.1.1.2. poter sostenere il veicolo e garantirne un posizionamento stabile quando è collocato su un piano inclinato conformemente al punto 6.2.2;
 - 3.1.1.3. poter ruotare automaticamente verso il retro in posizione chiusa o di marcia:
 - 3.1.1.3.1. quando il veicolo è ripartito in posizione normale (verticale) di guida;
oppure
 - 3.1.1.3.2. quando il veicolo avanza in seguito a un'azione deliberata del conducente;

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

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

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

e

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

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

3.2. Cavalletto centrale

3.2.1. Il cavalletto centrale deve:

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

3.2.1.1.1. su una superficie di appoggio orizzontale;

3.2.1.1.2. in condizioni di inclinazione;

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

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

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

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

4. ALTRE PRESCRIZIONI

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

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

— di due dispositivi indipendenti come due molle distinte oppure di una molla e di un dispositivo di ritenuta come, per esempio, un «clip»,

oppure

— di un dispositivo unico che deve poter funzionare senza guastarsi per almeno:

— 10 000 cicli di impiego normale se sul veicolo sono montati due cavalletti,

oppure

— 15 000 cicli di impiego normale se sul veicolo è montato un solo cavalletto.

5. PROVA DI STABILITÀ
- 5.1. Per determinare la capacità di mantenere il veicolo in una condizione di stabilità, come specificato ai punti 3 e 4, devono essere effettuate le prove seguenti.
- 5.2. **Stato del veicolo**
- 5.2.1. Il veicolo deve essere presentato con la sua massa in ordine di marcia.
- 5.2.2. Gli pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal costruttore per l'impiego previsto.
- 5.2.3. La trasmissione deve essere in folle oppure, in caso di cambio automatico, nella posizione «parking» qualora esista.
- 5.2.4. Se sul veicolo è montato un freno di stazionamento, tale freno deve essere azionato.
- 5.2.5. Lo sterzo deve trovarsi in posizione di blocco. Se lo sterzo può essere bloccato quando è ruotato a sinistra o a destra, le prove devono essere effettuate nelle due posizioni.
- 5.3. **Campo di prova**
- 5.3.1. Per le prove di cui al punto 6.1, si può utilizzare un terreno piano, orizzontale, con una superficie dura, secca e pulita.
- 5.4. **Materiale di prova**
- 5.4.1. Per le prove di cui al punto 6.2, si deve utilizzare una piattaforma di stazionamento.
- 5.4.2. La piattaforma di stazionamento deve essere una superficie rigida, piana, rettangolare e in grado di sostenere il veicolo senza subire sensibili flessioni.
- 5.4.3. La superficie della piattaforma di stazionamento deve essere abbastanza ruvida per impedire che il veicolo scivoli sulla superficie di appoggio durante le prove di inclinazione o di pendenza.
- 5.4.4. La piattaforma di stazionamento deve essere costruita in modo da poter prendere almeno l'inclinazione trasversale (it) e l'inclinazione longitudinale (il) di cui al punto 6.2.2.
6. PROCEDURE DI PROVA
- 6.1. **Stabilità su una superficie di appoggio orizzontale** (prova per il punto 3.1.1.4)
- 6.1.1. Dopo aver collocato il veicolo sul terreno di prova, si pone il cavalletto laterale in posizione aperta o di stazionamento e si lascia il veicolo appoggiato su detto cavalletto.
- 6.1.2. Si sposta il veicolo in modo da aumentare di 3° l'angolo formato dal piano longitudinale mediano e la superficie di appoggio (portando il veicolo verso la posizione verticale).
- 6.1.3. In seguito a questo movimento, il cavalletto laterale non deve tornare automaticamente in posizione chiusa o di marcia.

- 6.2. **Stabilità su una superficie inclinata** (prova concernente i punti 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 e 3.2.1.1.3)
- 6.2.1. Si colloca il veicolo sulla piattaforma di stazionamento con il cavalletto laterale e, separatamente, con il cavalletto centrale collocato in posizione aperta o di stazionamento e si lascia il veicolo appoggiato sul cavalletto.
- 6.2.2. Si conferisce alla piattaforma di stazionamento l'inclinazione trasversale (it) minima e quindi, separatamente, l'inclinazione longitudinale (il) minima in base alla seguente tabella:

Inclinazione	Cavalletto laterale		Cavalletto centrale	
	Ciclomotore	Motociclo	Ciclomotore	Motociclo
(it) (a destra e a sinistra)	5 %	6 %	6 %	8 %
(il) a valle	5 %	6 %	6 %	8 %
(il) a monte	6 %	8 %	12 %	14 %

Cfr. figure 1a, 1b e 2.

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

Figura 1a
Inclinazione trasversale (it)

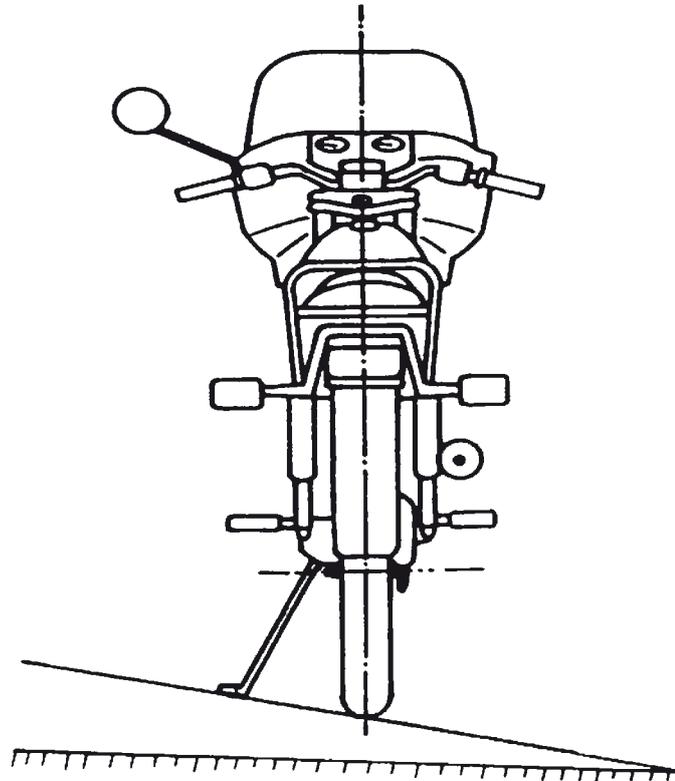
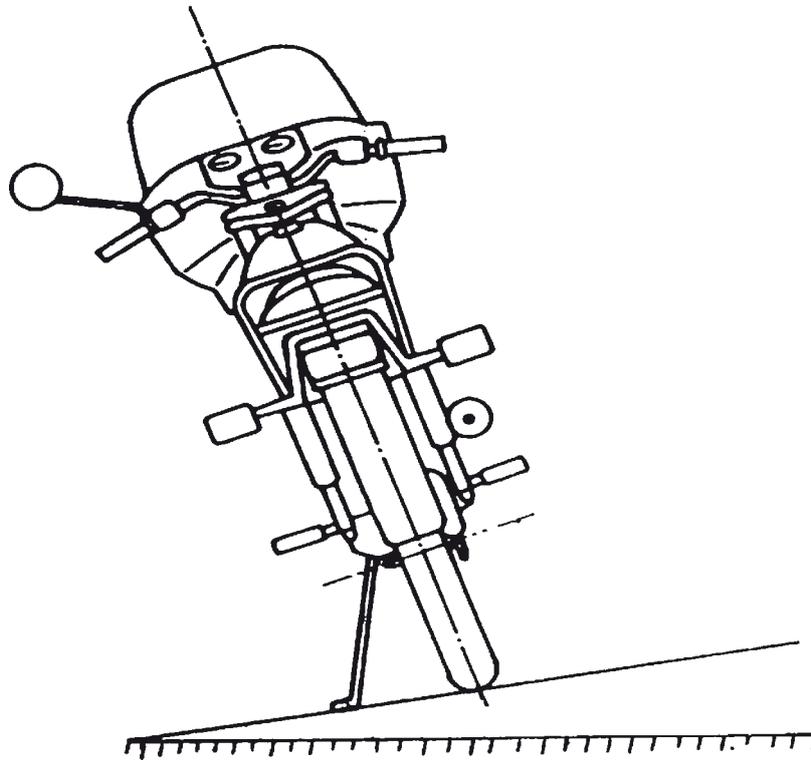


Figura 1b

Inclinazione trasversale (it)

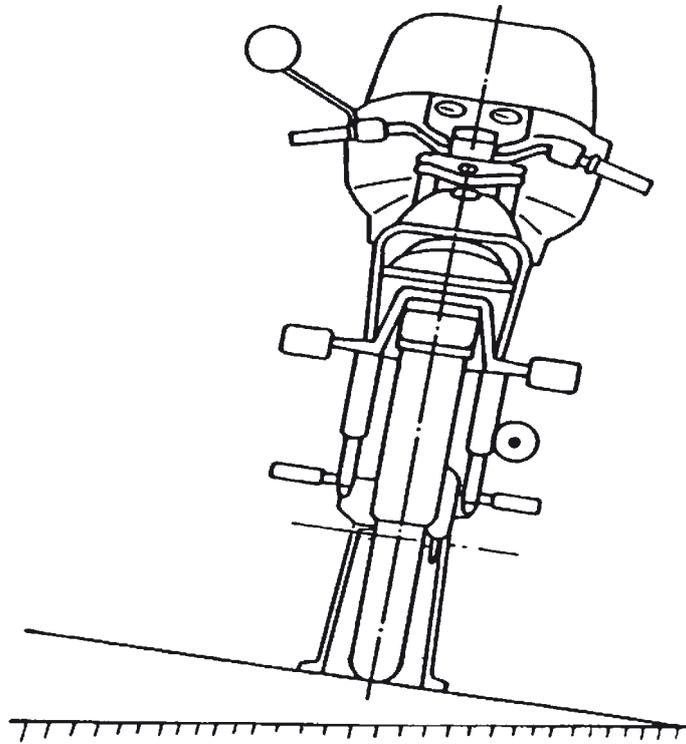
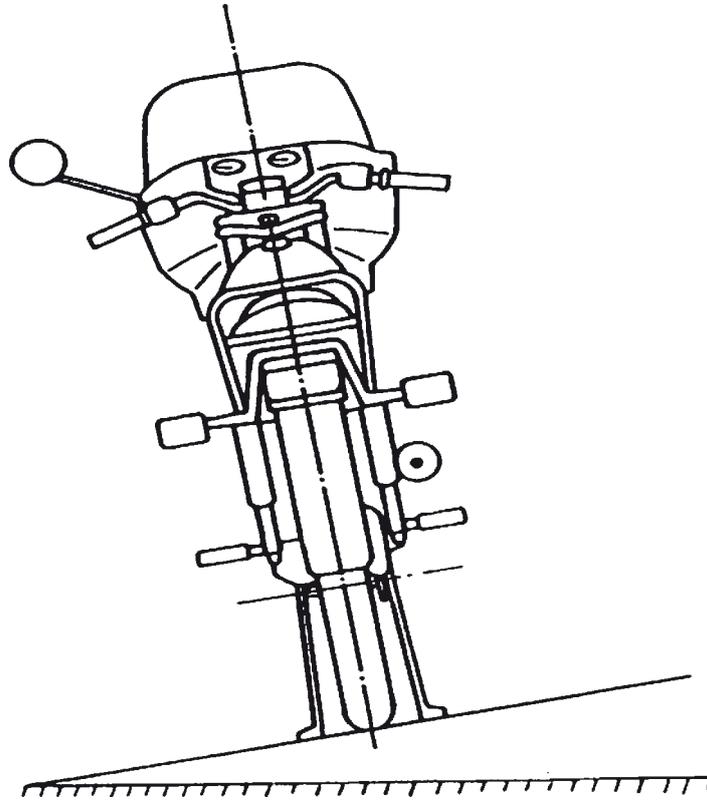
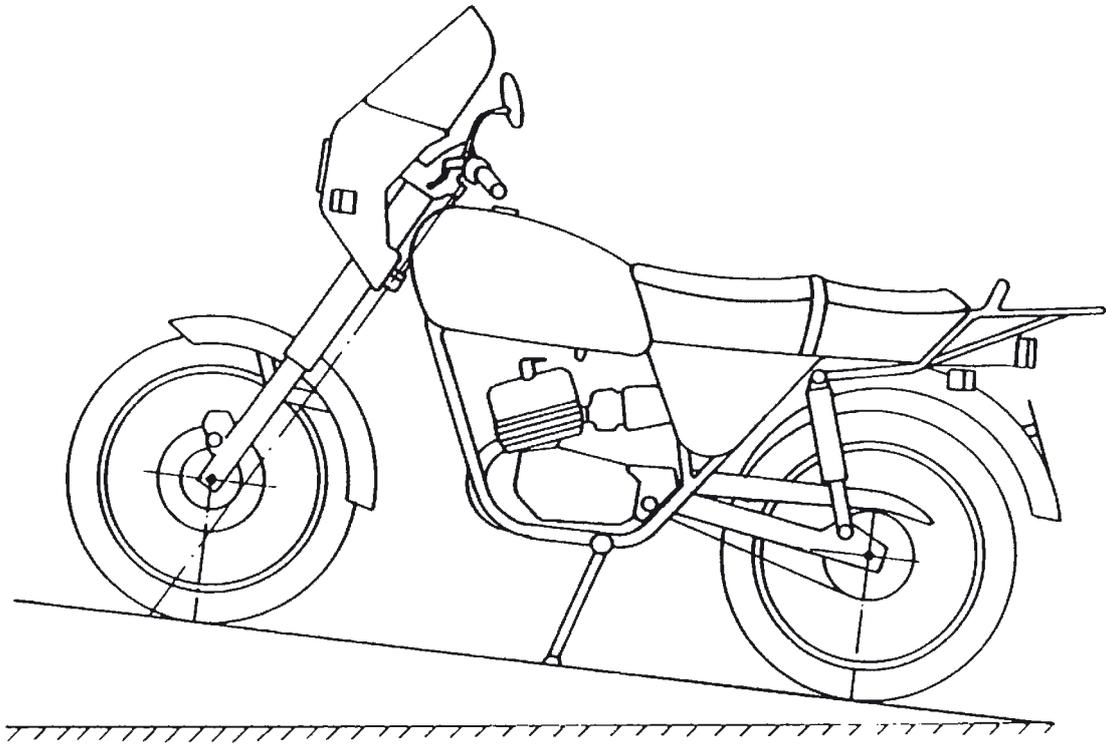
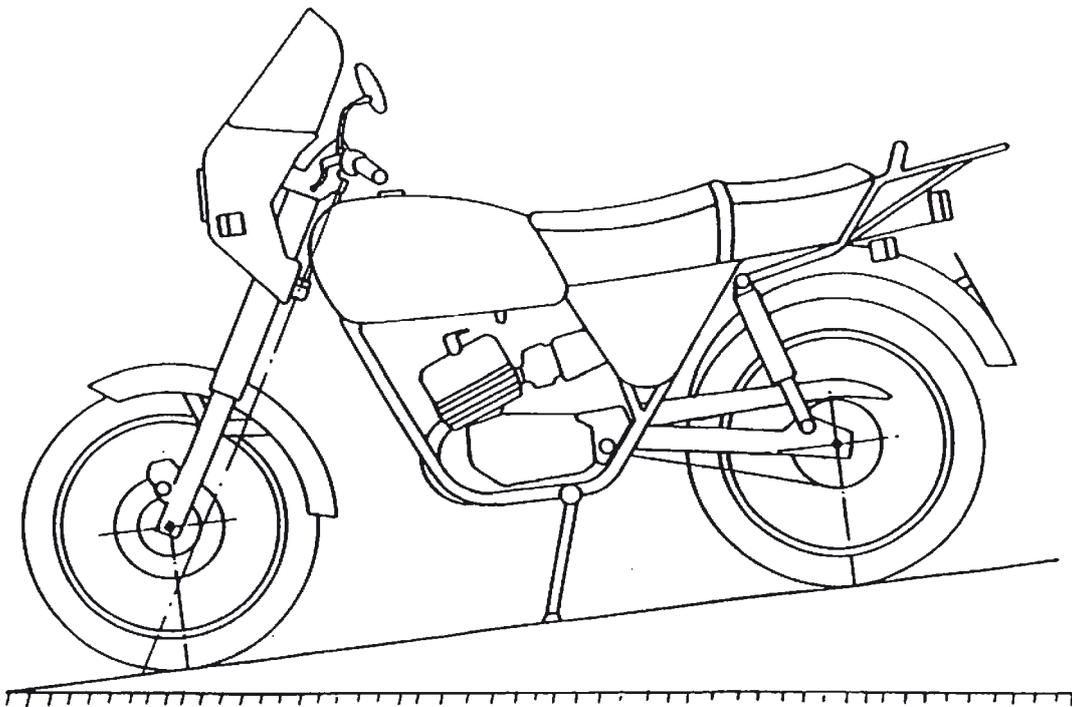


Figura 2

Inclinazione longitudinale (il) a monte



Inclinazione longitudinale (il) a valle



*Appendice 1***Scheda informativa concernente i cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote**

(da accludere alla domanda di omologazione CE del dispositivo, qualora sia presentata separatamente dalla domanda di omologazione CE del veicolo)

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione CE concernente i cavalletti di un tipo di veicolo a motore a due ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 2002/24/CE:

— parte 1, sezione A, punti:

- 0.1,
- 0.2,
- da 0.4 a 0.6,
- 2.1,
- 2.1.1,

— parte 1, sezione B, punto:

- 1.3.1.
-

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

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

MODELLO

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione CE: Numero di estensione:

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:

2. Tipo di veicolo:

3. Nome e indirizzo del costruttore:

.....

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

.....

5. Veicolo presentato alla prova il:

6. L'omologazione CE è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.

7. Luogo:

8. Data:

9. Firma:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

ALLEGATO II

PARTE A

Direttiva abrogata e sua modificazione successiva

(di cui all'articolo 5)

Direttiva 93/31/CEE del Consiglio

(GU L 188 del 29.7.1993, pag. 19)

Direttiva 2000/72/CE della Commissione

(GU L 300 del 29.11.2000, pag. 18).

PARTE B

Elenco dei termini di recepimento nel diritto nazionale e di applicazione

(di cui all'articolo 5)

Direttiva	Termini di recepimento	Data di applicazione
93/31/CEE	14 dicembre 1994	14 giugno 1995 (*)
2000/72/CE	31 dicembre 2001	1° gennaio 2002 (**)

(*) Secondo l'articolo 4, paragrafo 1, terzo comma, della direttiva 93/31/CEE:

«A decorrere dalla data di cui al primo comma, gli Stati membri non possono vietare, per quanto riguarda i cavalletti, la prima messa in circolazione dei veicoli conformi alla presente direttiva.»

La suddetta data è il 14 dicembre 1994; cfr. articolo 4, paragrafo 1, primo comma, della direttiva 93/31/CEE.

(**) Secondo l'articolo 2 della direttiva 2000/72/CE:

«1. A decorrere dal 1° gennaio 2002, gli Stati membri non possono:

— negare l'omologazione CE di un tipo di veicolo a motore a due ruote,

— negare l'immatricolazione e vietare la vendita o l'immissione in circolazione dei veicoli a motore a due ruote,

per motivi riguardanti il cavalletto, se quest'ultimo è conforme alle prescrizioni della direttiva 93/31/CEE, come modificata dalla presente direttiva.

2. A decorrere dal 1° luglio 2002, gli Stati membri devono negare l'omologazione CE di ogni nuovo tipo di veicolo a motore a due ruote, per motivi riguardanti il cavalletto, se le prescrizioni della direttiva 93/31/CEE, come modificata dalla presente direttiva, non sono rispettate.»

ALLEGATO III

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 93/31/CEE	Direttiva 2000/72/CE	Presente direttiva
Articoli 1, 2 e 3		Articoli 1, 2 e 3
Articolo 4, paragrafo 1		—
	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 4, paragrafo 1
	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 2		Articolo 4, paragrafo 3
—		Articolo 5
—		Articolo 6
Articolo 5		Articolo 7
Allegato		Allegato I
Appendice 1		Appendice 1
Appendice 2		Appendice 2
—		Allegato II
—		Allegato III