

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

I Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità

.....

II Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità

Consiglio

- ★ **Direttiva 93/29/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa all'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote** 1
- ★ **Direttiva 93/30/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o tre ruote** 11
- ★ **Direttiva 93/31/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote** 19
- ★ **Direttiva 93/32/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote** 28
- ★ **Direttiva 93/33/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote** 32
- ★ **Direttiva 93/34/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote** 38

2

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

CONSIGLIO

DIRETTIVA 93/29/CEE DEL CONSIGLIO

del 14 giugno 1993

relativa all'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

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

vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,

in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tal fine;

considerando che in ciascuno Stato membro i veicoli a motore a due o tre ruote devono rispondere, per quanto riguarda l'identificazione di comandi, spie e indicatori, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate relative all'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a motore a due o tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

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

considerando che, per facilitare l'accesso ai mercati dei paesi non membri della Comunità, risulta necessario stabilire un'equivalenza fra le prescrizioni della presente direttiva e quelle del regolamento n. 60 dell'ECE/ONU,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva riguarda l'identificazione di comandi, spie e indicatori di tutti i tipi di veicoli definiti all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE.

Articolo 2

La procedura per la concessione dell'omologazione relativamente all'identificazione di comandi, spie e indicatori per un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli sono quelle stabilite nella direttiva 92/61/CEE rispettivamente ai capitoli II e III.

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 72.

⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 5.

⁽³⁾ GU n. C 21 del 25. 1. 1993, pag. 96.
GU n. C 150 del 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 22.

Articolo 3

In conformità dell'articolo 11 della direttiva 92/61/CEE, si riconosce l'equivalenza fra le prescrizioni della presente direttiva e quelle del regolamento n. 60 dell'ECE/ONU/ (doc. E/ECE/TRANS/505 Add. 59).

Le autorità degli Stati membri che concedono l'omologazione accettano le omologazioni rilasciate in conformità del suddetto regolamento n. 60 nonché i marchi di omologazione in luogo delle omologazioni corrispondenti rilasciate in conformità della presente direttiva.

Articolo 4

La presente direttiva può essere modificata conformemente all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽¹⁾ al fine di:

- tener conto delle modifiche apportate al regolamento dell'ECE/ONU di cui all'articolo 3;
- adeguare l'allegato al progresso tecnico.

Articolo 5

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

A decorrere dalla data di cui al primo comma, gli Stati membri non possono vietare, per quanto riguarda l'identificazione di comandi, spie e indicatori, la prima messa in circolazione dei veicoli conformi alla presente direttiva.

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio
Il Presidente
J. TRØJBORG

(¹) GU nr. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'OMOLOGAZIONE DEI VEICOLI A DUE O TRE RUOTE PER QUANTO CONCERNE L'IDENTIFICAZIONE DI COMANDI, SPIE E INDICATORI

1. DEFINIZIONI

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

- 1.1. «comando»: qualsiasi parte del veicolo o elemento direttamente azionato dal conducente che provoca un cambiamento di stato o una modifica di funzionamento del veicolo o di una delle sue parti;
- 1.2. «spia»: un segnale che indica la messa in funzione di un dispositivo, un funzionamento o uno stato sospetto o difettoso, oppure il mancato funzionamento;
- 1.3. «indicatore»: un dispositivo che fornisce un'informazione sul buon funzionamento o sulla situazione di un sistema o di una parte di esso, per esempio il livello di un fluido;
- 1.4. «simbolo»: un'immagine grafica che permette di identificare un comando, una spia o un indicatore.

2. PRESCRIZIONI**2.1. Identificazione**

I comandi, le spie e gli indicatori di cui al punto 2.1.5, montati sul veicolo, devono essere identificati in conformità delle disposizioni seguenti.

- 2.1.1. I simboli devono risaltare nettamente, in chiaro su fondo scuro, oppure in scuro su fondo chiaro.
- 2.1.2. Il simbolo deve essere posto sul comando o sulla spia del comando da identificare o in loro immediata prossimità. In caso di impossibilità, il simbolo ed il comando o la spia devono essere collegati con un tratto continuo il più breve possibile.
- 2.1.3. I proiettori abbaglianti sono rappresentati da raggi luminosi paralleli orizzontali e quelli anabbaglianti da raggi luminosi paralleli inclinati verso il basso.
- 2.1.4. I seguenti colori, qualora utilizzati sulle spie ottiche, devono avere il seguente significato:

rosso: pericolo;
giallo ambra: prudenza;
verde: sicurezza.

Il colore blu deve essere riservato esclusivamente alle spie dei fari abbaglianti.

2.1.5. Designazione e identificazione dei simboli

Figura 1
Comando dei proiettori — Proiettori abbaglianti
Colore della spia: blu

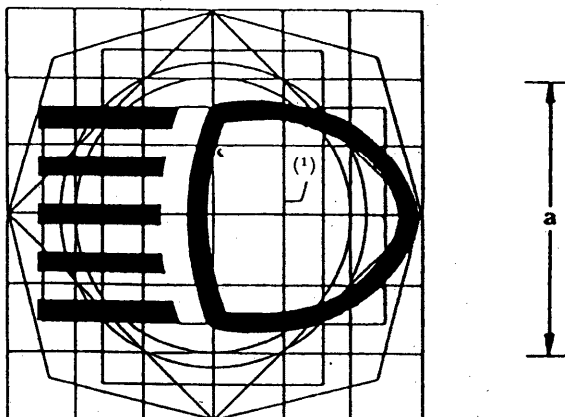


Figura 2
Comando dei proiettori — Proiettori anabbaglianti
 Colore della spia: verde

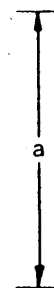
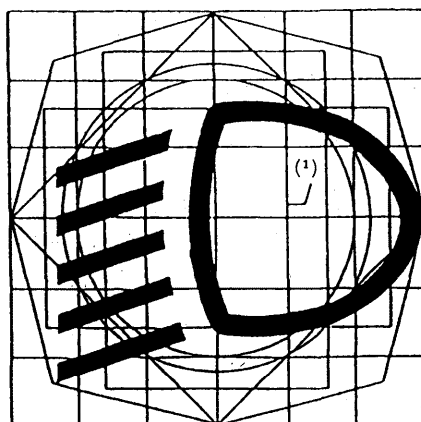


Figura 3
Indicatori di direzione
 Colore della spia: verde

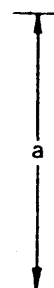
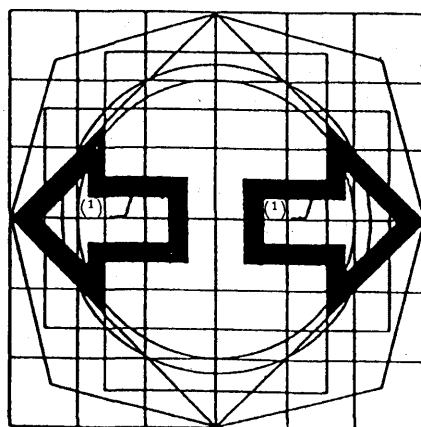


Figura 4
Segnale di emergenza
 due possibilità:
 — simbolo di identificazione raffigurato a lato
 colore della spia: rosso;
 oppure
 — funzionamento simultaneo degli indicatori di direzione
 (due frecce della figura 3)

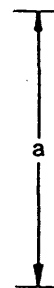
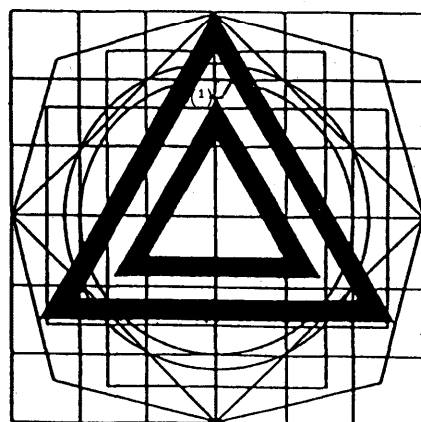


Figura 5
Dispositivo di avviamento manuale
 Colore della spia: giallo ambra

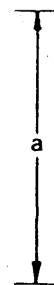
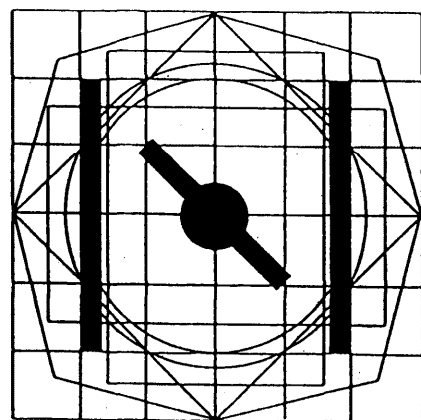


Figura 6
Dispositivo di segnalazione acustica

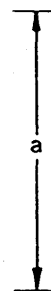
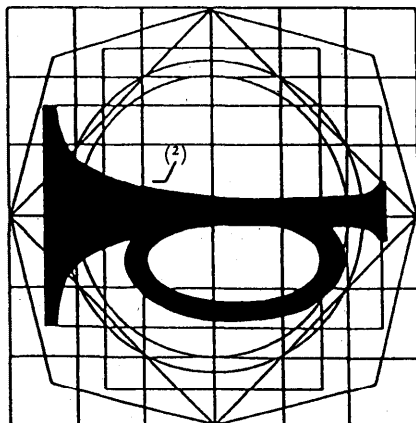


Figura 7
Livello del carburante
Colore della spia: giallo ambra

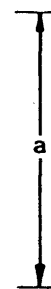
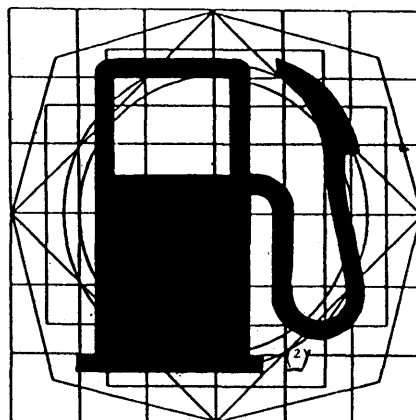


Figura 8
Temperatura liquido di raffreddamento
del motore
Colore della spia: rosso

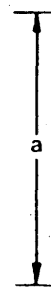
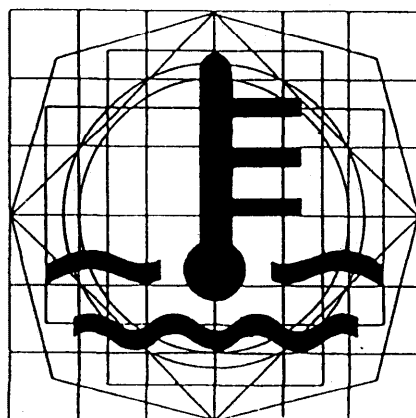


Figura 9
Carica della batteria
Colore della spia: rosso

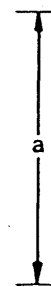
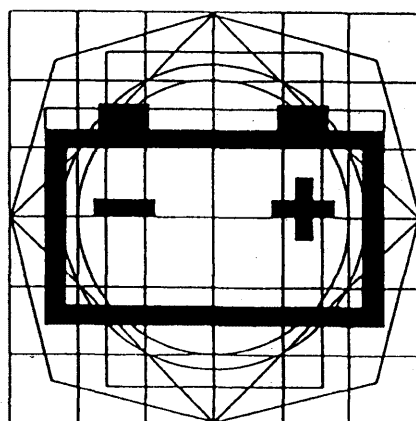


Figura 10
Olio motore
Colore della spia: rosso

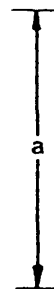
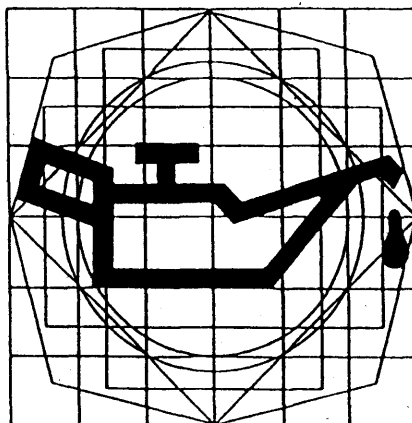


Figura 11
Proiettore fendinebbia anteriore ⁽³⁾
Colore della spia: verde

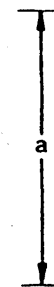
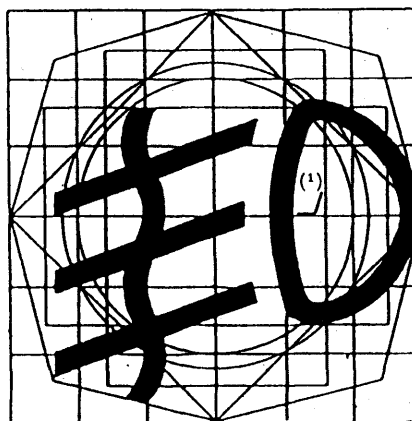


Figura 12
Luce posteriore per nebbia ⁽³⁾
Colore della spia: giallo ambra

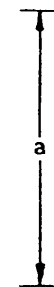
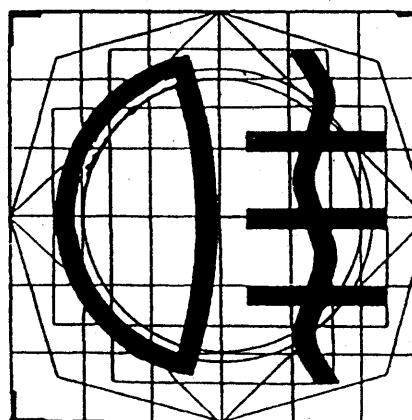


Figura 13
**Comando di accensione o di arresto
del motore (diesel) in posizione «fuori
servizio»**

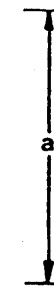
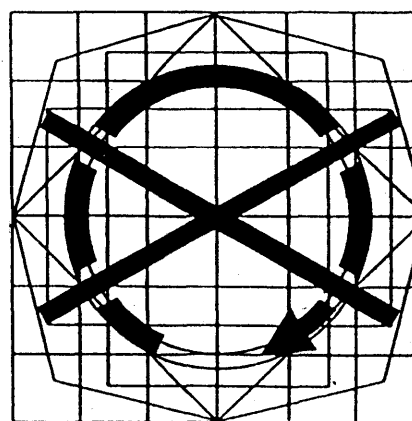


Figura 14

Comando di accensione o di arresto
del motore (diesel) in posizione «in
servizio»

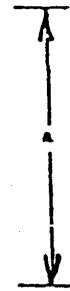
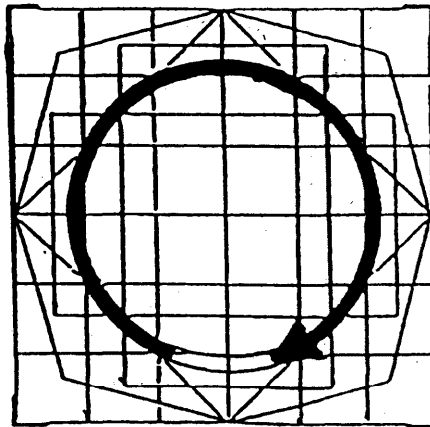


Figura 15

Interruttore generale di illuminazione
Colore della spia: verde

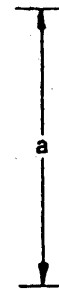
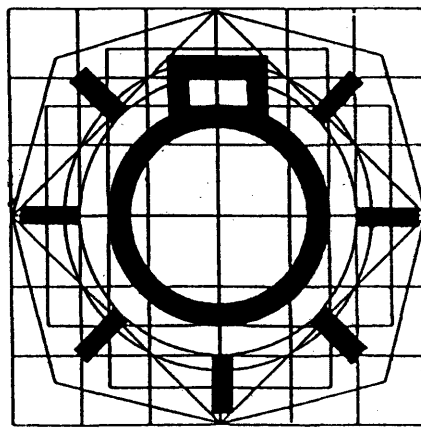


Figura 16

Interruttore di illuminazione
(può essere combinato con il comando
di accensione delle luci di posizione)
Colore della spia: verde

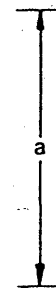
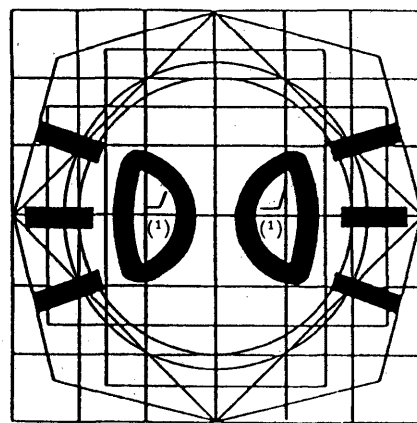


Figura 17

Luci di stazionamento
Colore della spia: verde

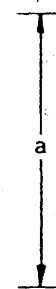
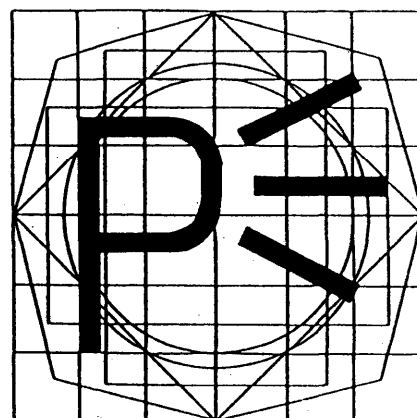


Figura 18
 Indicatore del punto neutro
 Colore della spia: verde

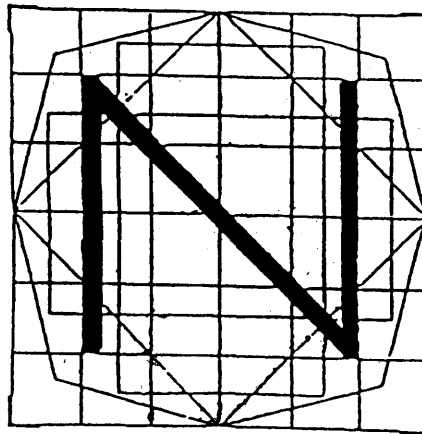
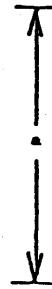
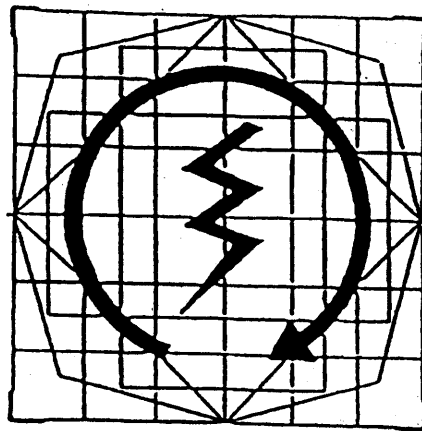


Figura 19
 Avviatore elettrico



Note

- (¹) L'interno del simbolo può essere interamente di colore scuro.
- (²) La parte scura di questo simbolo può essere sostituita dalla sua sagoma; in questo caso la parte che figura in bianco nel disegno deve essere interamente di colore scuro.
- (³) Se per il proiettore fendinebbia anteriore e la luce posteriore per nebbia si utilizza un unico comando, il simbolo deve essere quello definito «proiettore fendinebbia anteriore».

Appendice

Costruzione del modello di base dei simboli di cui al punto 2.1.5.

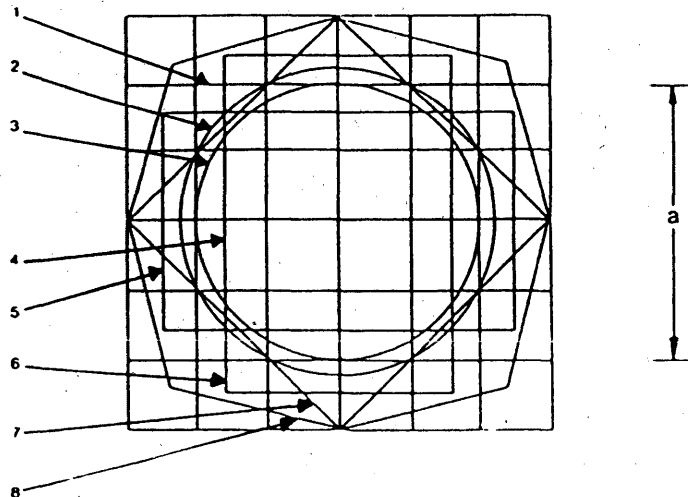


Figura 1

Modello di base

Il modello di base comprende:

1. un quadrato fondamentale di 50 mm di lato; questa misura «a» è uguale alla dimensione nominale dell'originale;
2. un cerchio fondamentale di 56 mm di diametro, avente approssimativamente la stessa superficie del quadrato fondamentale ⁽¹⁾;
3. un secondo cerchio di 50 mm di diametro inscritto nel quadrato fondamentale ⁽¹⁾;
4. un secondo quadrato i cui vertici si trovano sul cerchio fondamentale ⁽²⁾ e i cui lati sono paralleli ai lati del quadrato fondamentale ⁽¹⁾;
- 5 e 6. due rettangoli aventi la stessa superficie del quadrato fondamentale ⁽¹⁾; essi sono perpendicolari tra loro e ciascuno di essi interseca in modo simmetrico i lati opposti del quadrato fondamentale;
7. un terzo quadrato i cui lati, inclinati di 45°, passano per i punti di intersezione del quadrato fondamentale ⁽¹⁾ con il cerchio fondamentale ⁽²⁾ e forniscono le massime dimensioni orizzontali e verticali del modello di base;
8. un ottagono irregolare, formato dalle linee inclinate di 30° rispetto ai lati del quadrato ⁽⁷⁾.

Il modello di base è costruito su un reticolo con un passo di 12,5 mm che coincide con il quadrato fondamentale ⁽¹⁾.

ALLEGATO II

Appendice 1

Scheda informativa concernente l'identificazione di comandi, spie e indicatori di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione concernente l'identificazione di comandi, spie e indicatori di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE, sezione A, ai punti:

- 0.1
- 0.2
- da 0.4 a 0.6

Descrizione sommaria del veicolo per quanto concerne l'identificazione dei comandi, azionati dal conducente, delle spie e degli indicatori.

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente l'identificazione di comandi, spie e indicatori di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

MODELLO

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

1. Marca del veicolo:
2. Tipo di veicolo ed eventuali versioni e varianti:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Veicolo presentato alla prova il
6. L'omologazione è concessa/rifiutata (¹).
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

(¹) Cancellare la dicitura inutile.

DIRETTIVA 93/30/CEE DEL CONSIGLIO

del 14 giugno 1993

relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o tre ruote

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽¹⁾,vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tal fine;

considerando che in ciascuno Stato membro i veicoli a motore a due o tre ruote devono rispondere, per quanto riguarda i segnalatori acustici, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate relative ai segnalatori acustici dei veicoli a motore a due o tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo di suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

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

considerando che, per facilitare l'accesso ai mercati dei paesi non membri della Comunità, risulta necessario stabilire un'equivalenza fra le prescrizioni della presente direttiva e quelle del regolamento n. 28 dell'ECE/ONU,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva riguarda i segnalatori acustici di tutti i tipi di veicoli definiti all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE.

Articolo 2

Le procedure per la concessione dell'omologazione relativamente ai segnalatori acustici per un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote e dell'omologazione di un tipo di segnalatore acustico in quanto componente nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli e per la libera immissione dei segnalatori acustici sul mercato sono quelle stabilite nella direttiva 92/61/CEE rispettivamente ai capitoli II e III.

Articolo 3

In conformità dell'articolo 11 della direttiva 92/61/CEE, si riconosce l'equivalenza fra le prescrizioni della presente direttiva e quelle del regolamento n. 28 dell'ECE/ONU (doc. E/ECE/TRANS/505, Rev. 1/Add. 27).

Le autorità degli Stati membri che concedono l'omologazione accettano le omologazioni rilasciate in conformità del suddetto regolamento n. 28 nonché i marchi di omologazione in luogo delle omologazioni e dei marchi di omologazione corrispondenti, rilasciati in conformità della presente direttiva.

*Articolo 4*La presente direttiva può essere modificata conformemente all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾ al fine di:

- tener conto delle modifiche apportate al regolamento dell'ECE/ONU di cui all'articolo 3;
- adeguare l'allegato al progresso tecnico.

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 72.⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 15.⁽³⁾ GU n. C 337 del 21. 12. 1992, pag. 103 e GU n. C 150 del 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 2.⁽⁵⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo della direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

Articolo 5

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

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

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. TRØJBORG

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI PER L'OMOLOGAZIONE DEI SEGALATORI ACUSTICI

1. DEFINIZIONI

Ai fini della presente direttiva, si intende per:

- 1.1. «segnalatore acustico»: un dispositivo che emette un segnale sonoro destinato, quando viene azionato, a segnalare la presenza di un veicolo od una manovra effettuata dallo stesso in condizioni di circolazione stradale pericolose;
 - 1.1.1. un dispositivo comprendente vari orifizi di emissione sonora eccitati da un unico elemento motore è considerato un segnalatore acustico;
 - 1.1.2. un segnalatore acustico comprendente vari elementi, ciascuno dei quali emette un segnale sonoro, che funzionano simultaneamente quando si aziona un unico comando, è considerato un dispositivo unico di segnalazione acustica;
- 1.2. «tipo di segnalatore acustico»: i segnalatori acustici che non presentano tra di loro differenze essenziali, soprattutto per quanto riguarda:
 - 1.2.1. il marchio di fabbrica o commerciale,
 - 1.2.2. il principio di funzionamento,
 - 1.2.3. il tipo di alimentazione (corrente continua, corrente alternata, aria compressa),
 - 1.2.4. la forma esterna del contenitore,
 - 1.2.5. la forma e le dimensioni della o delle membrane,
 - 1.2.6. la forma o il genere del o degli orifizi di emissione del suono,
 - 1.2.7. la o le frequenze nominali del suono,
 - 1.2.8. la tensione nominale di alimentazione,
 - 1.2.9. nel caso dei segnalatori alimentati direttamente da una fonte esterna di aria compressa, pressione nominale di funzionamento.

2. PRESCRIZIONI

- 2.1. Il segnalatore acustico deve emettere un suono continuo ed uniforme; durante il funzionamento lo spettro acustico non deve variare in maniera sensibile. Per i segnalatori alimentati a corrente alternata, tale prescrizione si applica unicamente a regime costante del generatore, nella gamma specificata al punto 3.3.2.
- 2.2. Il segnalatore deve possedere determinate caratteristiche acustiche (ripartizione spettrale dell'energia acustica, livello di pressione sonora) e meccaniche in modo da superare, nell'ordine, le prove specificate ai punti 3 e 4.

3. MISURE DEL LIVELLO SONORO

- 3.1. Di preferenza il segnalatore acustico deve essere collaudato in ambiente anecoico. In alternativa, può essere collaudato in camera semianecoica oppure all'esterno, in condizioni di campo libero. In questo caso, si deve fare in modo da evitare riflessi sul suolo nella zona di misurazione (ad esempio predisponendo una serie di schermi assorbenti). Occorre controllare che la divergenza sferica sia rispettata con un'approssimazione di 1 dB in un emisfero di almeno 5 m di raggio sino al raggiungimento della frequenza massima da misurare, principalmente nella direzione di misurazione e all'altezza dell'apparecchio e del microfono.

Il rumore ambientale deve essere inferiore di almeno 10 dB ai livelli di pressione sonora da misurare.

L'apparecchio sottoposto alla prova e il microfono devono trovarsi alla stessa altezza, la quale deve essere compresa tra 1,15 e 1,25 m. L'asse di massima sensibilità del microfono deve trovarsi nella direzione in cui il livello sonoro del segnalatore raggiunge il massimo.

Il microfono deve essere sistemato in modo che la membrana si trovi ad una distanza di $2 \pm 0,01$ m dal piano di uscita del suono emesso dall'apparecchio. Nel caso di apparecchi con più uscite, la distanza è determinata rispetto al piano di uscita più vicino al microfono.

- 3.2. I livelli di pressione sonora devono essere misurati con un fonometro di precisione (classe 1) conforme a quanto prescritto dalla pubblicazione CEI n. 651, prima edizione (1979).

Tutte le misure sono effettuate impiegando la costante di tempo «rapida». I livelli globali di pressione sonora sono misurati applicando la curva di ponderazione (A).

Lo spettro del suono emesso deve essere misurato applicando la trasformata di Fourier del segnale acustico. In alternativa, possono essere impiegati filtri ad un terzo di ottava conformi a quanto prescritto dalla pubblicazione CEI n. 225, prima edizione (1966).

In questo caso, il livello di pressione sonora nella banda di ottava di frequenza media 2 500 Hz è determinato sommando le medie quadratiche delle pressioni sonore nelle bande di terzi di ottava di frequenza media di 2 000, 2 500 e 3 150 Hz. In ogni caso, come metodo di riferimento può essere considerato quello della trasformata di Fourier.

- 3.3. Il segnalatore acustico è alimentato, secondo i casi, con le seguenti tensioni:
- 3.3.1. per quanto riguarda i segnalatori acustici alimentati a corrente continua, a tensione di prova di 6,5, 13 o 26 V, misurata all'uscita della fonte di energia elettrica e corrispondente rispettivamente a tensioni nominali di 6, 12 o 24 V;
- 3.3.2. per quanto riguarda i segnalatori acustici alimentati a corrente alternata, detta corrente è fornita da un generatore elettrico del genere normalmente impiegato con questo tipo di segnalatore acustico. Le caratteristiche acustiche di detto segnalatore sono registrate per velocità del generatore elettrico corrispondenti al 50 %, al 75 % e al 100 % della velocità massima indicata dal fabbricante del generatore per un funzionamento continuo. Durante la prova, il generatore elettrico non viene sottoposto a nessun'altra carica elettrica. La prova di durata descritta al punto 4 viene effettuata alla velocità indicata dal fabbricante del dispositivo e deve essere compresa nella gamma sopraindicata.
- 3.4. Se per la prova di un segnalatore acustico che funziona a corrente continua viene impiegata una fonte di corrente raddrizzata, la componente alternativa della tensione ai terminali, misurata da picco a picco durante l'azionamento dei segnalatori, non deve superare 0,1 V.
- 3.5. Per i segnalatori acustici alimentati a corrente continua, la resistenza del conduttore elettrico, ivi compresa la resistenza dei terminali e dei contatti, deve essere il più possibile vicino a:
- 0,05 ohm per una tensione nominale di 6 V,
0,10 ohm per una tensione nominale di 12 V,
0,20 ohm per una tensione nominale di 24 V.
- 3.6. Il segnalatore acustico deve essere montato rigidamente, mediante il pezzo o i pezzi previsti dal fabbricante, su un supporto avente una massa di almeno 10 volte maggiore di quella del segnalatore stesso e comunque non inferiore a 30 kg. Inoltre, il supporto deve essere sistemato in modo che le riflessioni sulle pareti e le vibrazioni non influiscano sensibilmente sui risultati della misurazione.
- 3.7. Nelle condizioni sopraindicate, il livello sonoro ponderato secondo la curva A non deve superare i seguenti valori:
- a) 115 dB(A) per i segnalatori acustici destinati principalmente ai ciclomotori ed ai motocicli e tricicli di potenza inferiore o uguale a 7 kW,
- b) 118 dB(A) per i segnalatori acustici destinati principalmente ai motocicli e tricicli di potenza superiore a 7 kW.
- 3.7.1. Inoltre, il livello di pressione sonora nella banda di frequenze compresa tra 1 800 e 3 550 Hz deve essere superiore a quello di qualsiasi componente di frequenza superiore a 3 550 Hz, ed in ogni caso uguale o superiore a:
- a) 90 dB(A) per i segnalatori acustici destinati principalmente ai ciclomotori;
- b) 95 dB(A) per i segnalatori acustici destinati principalmente ai motocicli e ai tricicli di potenza inferiore o uguale a 7 kW;
- c) 105 dB(A) per i segnalatori acustici destinati principalmente ai motocicli e ai tricicli di potenza superiore a 7 kW.
- 3.7.2. I segnalatori acustici che soddisfano le caratteristiche di cui al punto 3.7.1, lettera c) possono essere impiegati su veicoli indicati al punto 3.7.1, lettere a) e b); i segnalatori che soddisfano le caratteristiche acustiche di cui al punto 3.7.1, lettera b) possono essere impiegati sui ciclomotori.

- 3.8. Le caratteristiche sopraindicate devono inoltre essere rispettate da un segnalatore che sia stato sottoposto alla prova di durata di cui al punto 4. La tensione di alimentazione deve essere compresa tra 115 % e 95 % della tensione nominale per i segnalatori acustici alimentati a corrente continua, oppure per quelli alimentati a corrente alternata, tra 50 % e 100 % della velocità massima del generatore indicata dal fabbricante del generatore stesso per un funzionamento continuo.
- 3.9. L'intervallo tra il momento dell'azionamento e il momento in cui il suono raggiunge il valore minimo prescritto al punto 3.7 non deve superare 2/10 di secondo, misurato alla temperatura ambiente di $20^{\circ} \pm 5^{\circ}\text{C}$. Tale prescrizione vale in particolare per i segnalatori a funzionamento pneumatico o elettropneumatico.
- 3.10. I segnalatori a funzionamento pneumatico o elettropneumatico devono fornire, alle condizioni di alimentazione stabilite per essi dai fabbricanti, le stesse prescrizioni acustiche prescritte per i segnalatori azionati elettricamente.
- 3.11. Per gli apparecchi a suono multiplo, in cui ciascun elemento costitutivo che emette un suono può funzionare in maniera indipendente, i valori minimi sopraindicati devono essere ottenuti per ciascuno degli elementi costitutivi che funziona isolatamente. Il valore massimo del livello sonoro globale deve essere osservato azionando simultaneamente tutti gli elementi costitutivi.

4. PROVA DI RESISTENZA

- 4.1. Il segnalatore acustico deve essere alimentato alla tensione nominale e con la resistenza del conduttore elettrico specificati ai punti da 3.3 a 3.5 ed azionato rispettivamente:
 - 10 000 volte per i segnalatori destinati principalmente ai ciclomotori e ai motocicli e tricicli di potenza inferiore o uguale a 7 kW;
 - 50 000 volte per i segnalatori destinati principalmente ai motocicli e ai tricicli di potenza superiore a 7 kW,alla frequenza di un secondo di funzionamento seguito da quattro secondi di arresto. Durante il collaudo, il segnalatore acustico viene investito da una corrente d'aria della velocità di circa 10 m/s.
- 4.2. Se la prova è effettuata all'interno di una camera acusticamente isolata, questa deve possedere una cubatura sufficiente da permettere, in condizioni normali, l'eliminazione del calore emesso dal segnalatore durante la prova di resistenza.
- 4.3. La temperatura ambiente nella sala di collaudo deve essere compresa tra $+15^{\circ}$ e $+30^{\circ}\text{C}$.
- 4.4. Se, dopo la metà del numero prescritto di azionamenti, le caratteristiche del livello sonoro hanno subito una variazione rispetto alle caratteristiche del segnalatore acustico prima del collaudo, si può procedere ad una regolazione dello stesso. Dopo il numero prescritto di azionamenti, il segnalatore acustico deve superare, eventualmente dopo una nuova regolazione, la prova prescritta al punto 3.
- 4.5. Per i segnalatori acustici del tipo elettropneumatico, è consentito procedere ad una lubrificazione dopo 10 000 manovre utilizzando l'olio raccomandato dal fabbricante.

5. MARCHIO DI OMOLOGAZIONE

- 5.1. Tutti i segnalatori acustici prodotti in conformità con il tipo omologato devono recare un marchio di omologazione conforme alle prescrizioni di cui all'allegato V della direttiva 92/61/CEE.

Appendice 1

Scheda informativa concernente un tipo di segnalatore acustico destinato ai veicoli a motore a due o tre ruote

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione concernente un tipo di segnalatore acustico destinato ai veicoli a motore a due o tre ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE, sezione A, punti da 9.5.1 a 9.5.4.

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione di un tipo di segnalatore acustico destinato ai veicoli a motore a due o tre ruote

MODELLO

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

- 1. Marchio del segnalatore acustico:
- 2. Tipo del segnalatore acustico e veicolo o veicoli ai quali è destinato [nel caso dei motocicli e dei tricicli, precisare la potenza (≤ 7 kW o > 7 kW)]:
- 3. Nome e indirizzo del fabbricante:
- 4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del fabbricante:
- 5. Segnalatore acustico presentato alla prova il
- 6. L'omologazione è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.
- 7. Luogo:
- 8. Data:
- 9. Firma:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

ALLEGATO II

PRESCRIZIONI PER L'INSTALLAZIONE DEI SEGALATORI ACUSTICI SUI VEICOLI A MOTORE A DUE O TRE RUOTE

1. DEFINIZIONI

Ai sensi della presente direttiva, si intende per:

- 1.1. «tipo di veicolo»: i veicoli che non presentano tra di loro differenze essenziali, soprattutto per quanto riguarda:
 - 1.1.1. il numero e il tipo o i tipi dei segnalatori acustici installati sul veicolo;
 - 1.1.2. i pezzi per l'installazione dei segnalatori sul veicolo;
 - 1.1.3. la posizione dei segnalatori sul veicolo;
 - 1.1.4. la rigidità delle parti della struttura sulle quali sono montati il o i segnalatori acustici;
 - 1.1.5. la forma e i materiali della carrozzeria che costituisce la parte anteriore del veicolo e che potrebbe influire sul livello sonoro dei suoni emessi dal o dai segnalatori creando effetti di schermo.

2. PRESCRIZIONI

- 2.1. Tutti i veicoli devono essere dotati di un segnalatore acustico di un tipo omologato a norma della presente direttiva oppure della direttiva 70/388/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri, relative al segnalatore acustico dei veicoli a motore ⁽¹⁾; tuttavia, i ciclomotori muniti di un motore di potenza inferiore o pari a 0,5 kW e la cui velocità massima sia inferiore o pari a 25 km/h possono essere muniti di un segnalatore acustico omologato o di un segnalatore meccanico non omologato. In quest'ultimo caso, il costruttore deve dichiarare che il segnalatore meccanico è conforme alle prescrizioni vigenti per questo tipo di segnalatori nello Stato membro nel quale il ciclomotore a prestazioni ridotte deve essere commercializzato.
- 2.2. La tensione di prova deve corrispondere a quella fissata al punto 3.3 dell'allegato I.
- 2.3. I livelli di pressione sonora sono misurati alle condizioni specificate al punto 3.2 dell'allegato I.
- 2.4. Il livello di pressione sonora curva A emesso dal o dagli apparecchi montati sul veicolo è misurato ad una distanza di 7 m davanti al veicolo stesso; quest'ultimo è posto su un terreno libero da ostacoli e quanto più levigato possibile e, per i segnalatori acustici alimentati a corrente continua, a motore spento.
- 2.5. Il microfono dell'apparecchio di misurazione deve essere collocato approssimativamente sul piano longitudinale mediano del veicolo.
- 2.6. Il livello di pressione acustica del rumore ambiente e del rumore generato dal vento devono essere inferiori di almeno 10 dB(A) al livello sonoro da misurare.
- 2.7. Il livello massimo di pressione sonora è ricercato in un segmento compreso tra 0,5 e 1,5 m di altezza dal suolo.
- 2.8. Il valore massimo del livello sonoro (punto 2.7) della segnalazione sonora collaudata, misurata alle condizioni specificate ai punti da 2.2 a 2.7, deve essere:
 - a) non inferiore a 75 dB(A) e non superiore a 112 dB(A) per la segnalazione dei ciclomotori;
 - b) non inferiore a 80 dB(A) e non superiore a 112 dB(A) per la segnalazione dei motocicli e dei tricicli di potenza inferiore o uguale a 7 kW;
 - c) non inferiore a 93 dB(A) e non superiore a 112 dB(A) per la segnalazione dei motocicli e dei tricicli di potenza superiore a 7 kW.

⁽¹⁾ GU n. L 176 del 10. 8. 1970, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 87/354/CEE (GU n. L 192 dell'11. 7. 1987, pag. 43).

Appendice 1

Scheda informativa concernente l'installazione di un segnalatore acustico su un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione concernente l'installazione di un segnalatore acustico su un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE, sezione A, punti:

- 0.1
- 0.2
- da 0.4 a 0.6
- da 3.2.5 a 3.2.5.2.2
- 9.5.5

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente l'installazione di un segnalatore acustico su di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

MODELLO

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
2. Tipo di veicolo:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Veicolo presentato alla prova il
6. L'omologazione è concessa/rifiutata (¹).
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

(¹) Cancellare la dicitura inutile.

DIRETTIVA 93/31/CEE DEL CONSIGLIO

del 14 giugno 1993

relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽¹⁾,vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tal fine;

considerando che in ciascuno Stato membro i veicoli a motore a due ruote devono rispondere, per quanto riguarda i cavalletti, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate relative ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

considerando che, date la portata e le conseguenze dell'azione proposta nel settore in questione, le misure

comunitarie oggetto della presente direttiva sono necessarie, anzi indispensabili, per conseguire gli obiettivi prestabiliti, vale a dire l'omologazione comunitaria per tipo di veicolo; che detti obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente da parte dei singoli Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

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

Articolo 2

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

*Articolo 3*Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.*Articolo 4*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 72.⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 23.⁽³⁾ GU n. C 337 del 21. 12. 1992, pag. 103 e GU n. C 150 del 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 22.⁽⁵⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

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.

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. TRØJBORG

ALLEGATO

1. DEFINIZIONI

Ai sensi della presente direttiva si intende per:

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

2. PRESCRIZIONI GENERALI

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

3. PRESCRIZIONI PARTICOLARI

3.1. Cavalletto laterale

- 3.1.1. Il cavalletto laterale deve:
 - 3.1.1.1. poter sostenere il veicolo per garantirne la stabilità laterale, sia su una superficie di appoggio orizzontale, sia su una superficie inclinata, per evitare che si inclini ulteriormente (e quindi ruoti sul punto di appoggio costituito dal cavalletto laterale) oppure ritorni troppo facilmente in posizione verticale e al di là di tale posizione (e si rovesci quindi sul lato opposto al cavalletto laterale);
 - 3.1.1.2. poter sostenere il veicolo e garantirne un posizionamento stabile quando è collocato su un piano inclinato conformemente al punto 6.2.2;
 - 3.1.1.3. poter ruotare automaticamente verso il retro in posizione chiusa o di marcia:
 - 3.1.1.3.1. quando il veicolo è ripartito in posizione normale (verticale) di guida, oppure
 - 3.1.1.3.2. quando il veicolo avanza in seguito ad un'azione deliberata del conducente;
 - 3.1.1.4. fatte salve le disposizioni di cui al punto 3.1.1.3, essere progettato e costruito in modo da non chiudersi automaticamente se l'angolo di inclinazione è modificato inavvertitamente (per esempio: quando il veicolo riceve una leggera spinta da un terzo o è soggetto allo spostamento d'aria provocato dal passaggio di un veicolo):
 - 3.1.1.4.1. una volta collocato in posizione aperta o di stazionamento;

- 3.1.1.4.2. qualora il veicolo venga inclinato per portare l'estremità esterna del cavalletto laterale a contatto con il suolo, e
- 3.1.1.4.3. qualora il veicolo venga lasciato in posizione di sosta senza sorveglianza.
- 3.1.2. Le prescrizioni del punto 3.1.1.3 non sono richieste se il veicolo è progettato in modo da non poter essere mosso dal motore quando il cavalletto laterale è in posizione aperta.
- 3.2. Cavalletto centrale**
- 3.2.1. Il cavalletto centrale deve:
- 3.2.1.1. poter sostenere il veicolo con una ruota o con le due ruote a contatto con la superficie di appoggio oppure, senza che le ruote siano a contatto con tale superficie, in modo da garantire la stabilità del veicolo:
- 3.2.1.1.1. su una superficie di appoggio orizzontale,
- 3.2.1.1.2. in condizioni di inclinazione,
- 3.2.1.1.3. su un piano inclinato, conformemente al punto 6.2.2;
- 3.2.1.2. potersi chiudere automaticamente verso il retro in posizione chiusa o di marcia:
- 3.2.1.2.1. quando il veicolo si sposta verso l'avanti in modo da allontanare il cavalletto centrale dalla superficie di appoggio.
- 3.2.2. Le prescrizioni del punto 3.2.1.2 non sono richieste se il veicolo è progettato in modo da non poter essere mosso dal motore allorché il cavalletto centrale è in posizione aperta.
- 4. ALTRE PRESCRIZIONI**
- 4.1. I veicoli possono essere muniti anche di una spia luminosa chiaramente visibile dal conducente seduto in posizione di guida, spia che, quando viene inserito il contatto di accensione, si accende e resta accesa fino a quando il cavalletto non si trova in posizione chiusa o di marcia.
- 4.2. I cavalletti devono essere muniti di un sistema di fermo che li mantiene in posizione chiusa o di marcia. Tale sistema può essere composto:
- di due dispositivi indipendenti come due molle distinte oppure di una molla e di un dispositivo di ritenuta come, per esempio, un «clip», oppure
 - di un dispositivo unico che deve poter funzionare senza guastarsi per almeno:
 - 10 000 cicli di impiego normale se sul veicolo sono montati due cavalletti, oppure
 - 15 000 cicli di impiego normale se sul veicolo è montato un solo cavalletto.
- 5. PROVA DI STABILITÀ**
- 5.1. Per determinare la capacità di mantenere il veicolo in una condizione di stabilità, come specificato ai punti 3 e 4, devono essere effettuate le seguenti prove:
- 5.2. Stato del veicolo**
- 5.2.1. Il veicolo deve essere presentato con la sua massa in ordine di marcia.
- 5.2.2. I pneumatici devono essere gonfiati alla pressione raccomandata dal costruttore per l'impiego previsto.
- 5.2.3. La trasmissione deve essere in folle oppure, in caso di cambio automatico, nella posizione «parking» qualora esista.
- 5.2.4. Se sul veicolo è montato un freno di stazionamento, tale freno deve essere azionato.
- 5.2.5. Lo sterzo deve trovarsi in posizione di blocco. Se lo sterzo può essere bloccato quando è ruotato a sinistra o a destra, le prove devono essere effettuate nelle due posizioni.
- 5.3. Campo di prova**
- 5.3.1. Per le prove di cui al punto 6.1, si può utilizzare un terreno piano, orizzontale, con una superficie dura, secca e pulita.

5.4. **Materiale di prova**

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

6. **PROCEDURE DI PROVA**6.1. **Stabilità su una superficie di appoggio orizzontale (prova per il punto 3.1.1.4)**

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

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

- 6.2.1. Si colloca il veicolo sulla piattaforma di stazionamento con il cavalletto laterale e, separatamente, con il cavalletto centrale collocato in posizione aperta o di stazionamento e si lascia il veicolo appoggiato sul cavalletto.
- 6.2.2. Si conferisce alla piattaforma di stazionamento l'inclinazione trasversale (it) minima e quindi l'inclinazione longitudinale (il) minima in base alla seguente tabella:

Inclinazione	Cavalletto laterale		Cavalletto centrale	
	Ciclomotore	Motociclo	Ciclomotore	Motociclo
«it»	5 %	6 %	6 %	8 %
«il» a valle	5 %	6 %	6 %	8 %
«il» a monte	6 %	8 %	12 %	14 %

Vedi figure 1a), 1b) e 2 in appresso.

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

Figura 1a)

Inclinazione trasversale

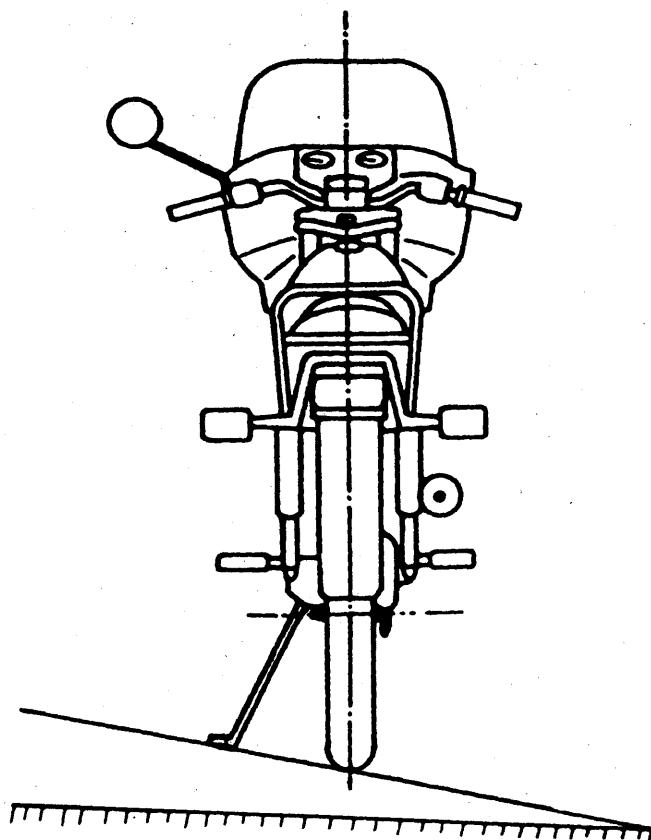
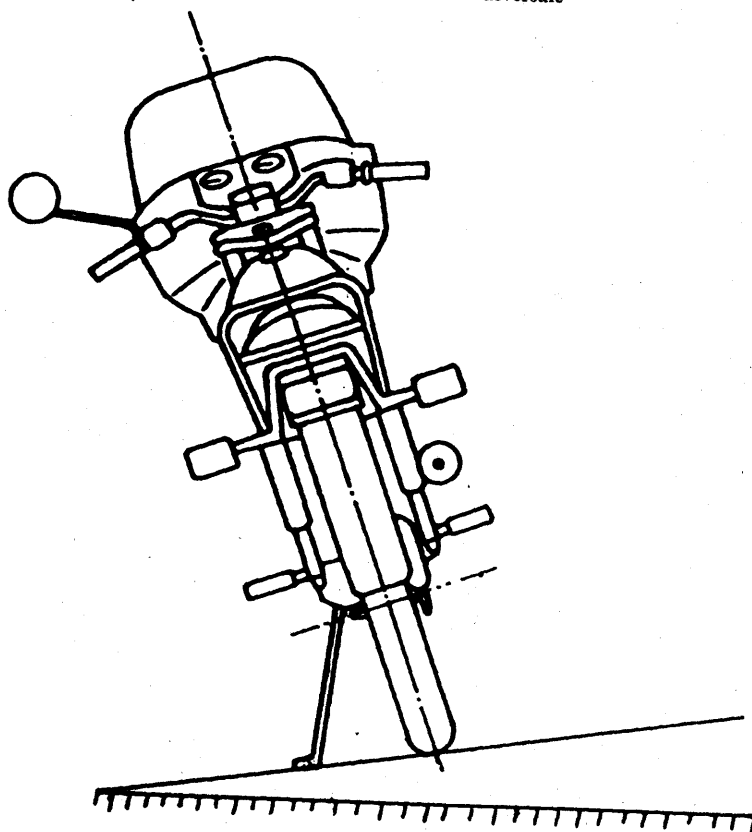


Figura 1b)

Inclinazione trasversale

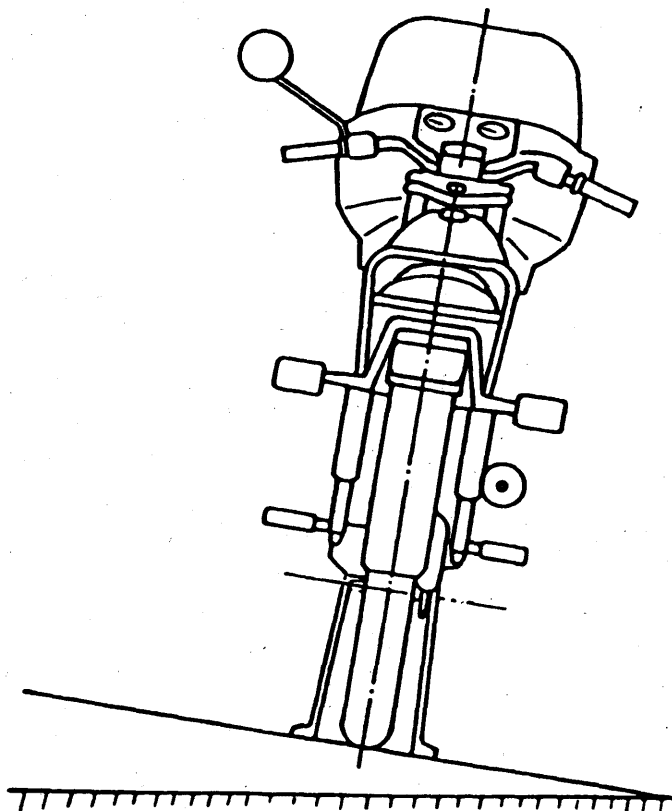
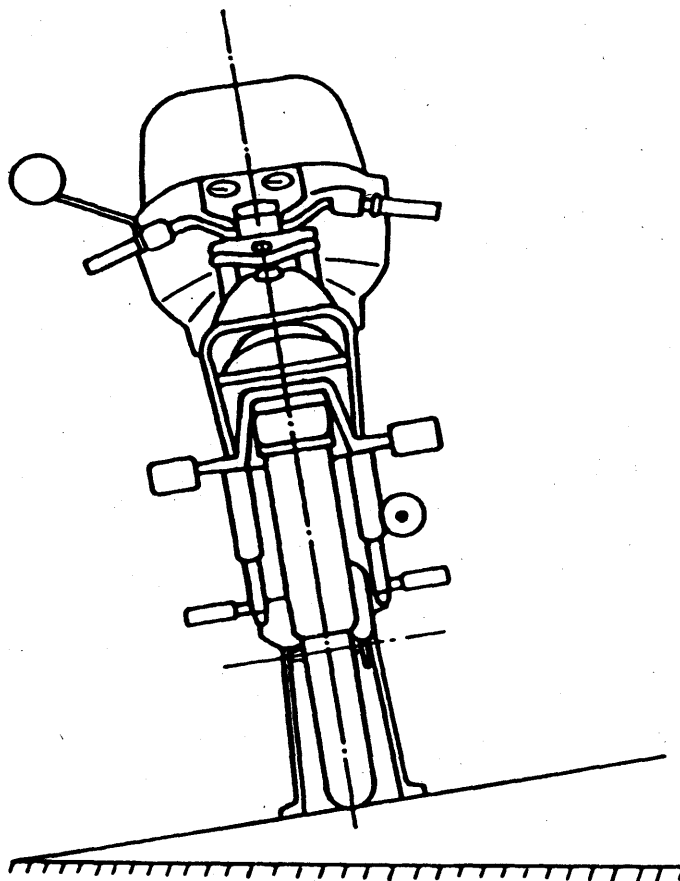
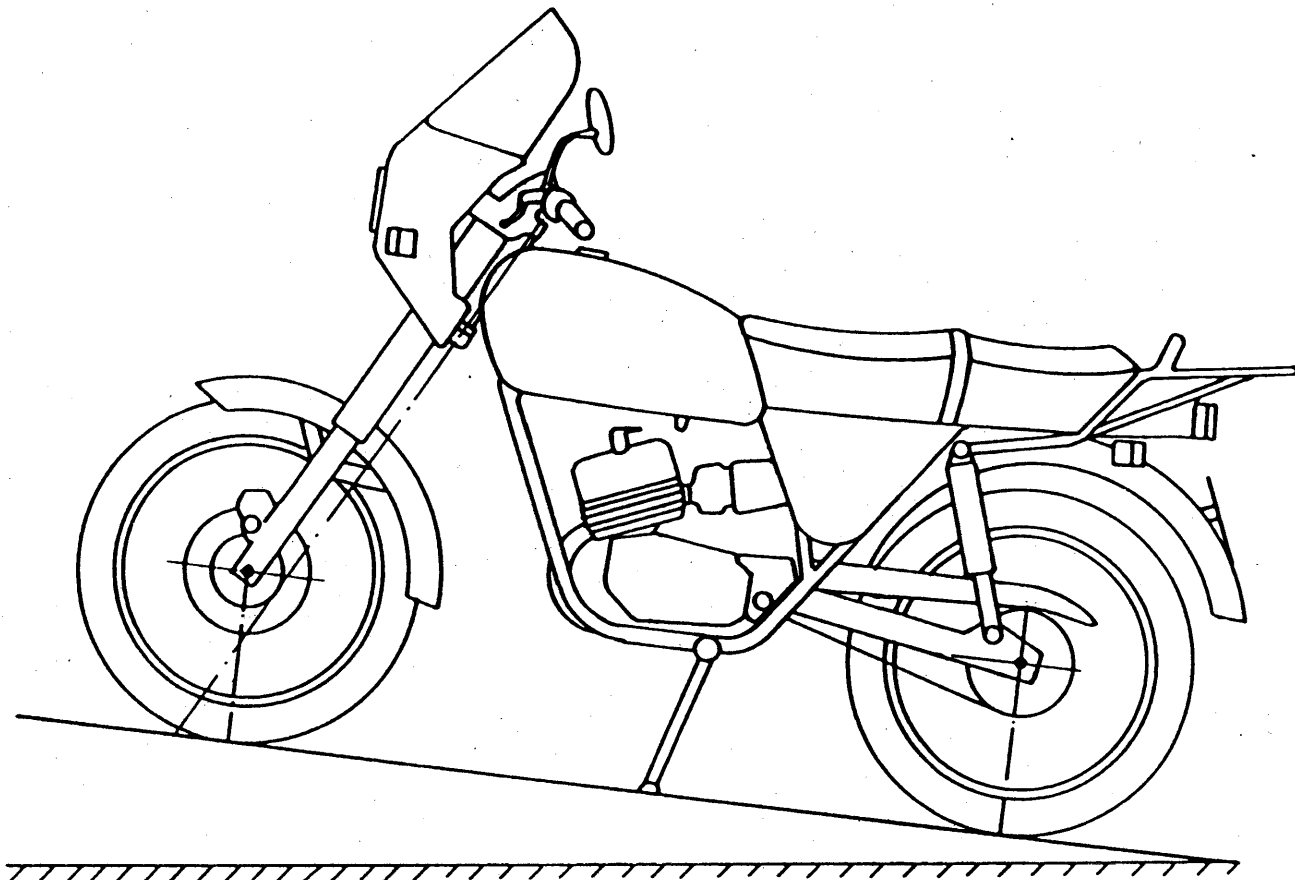
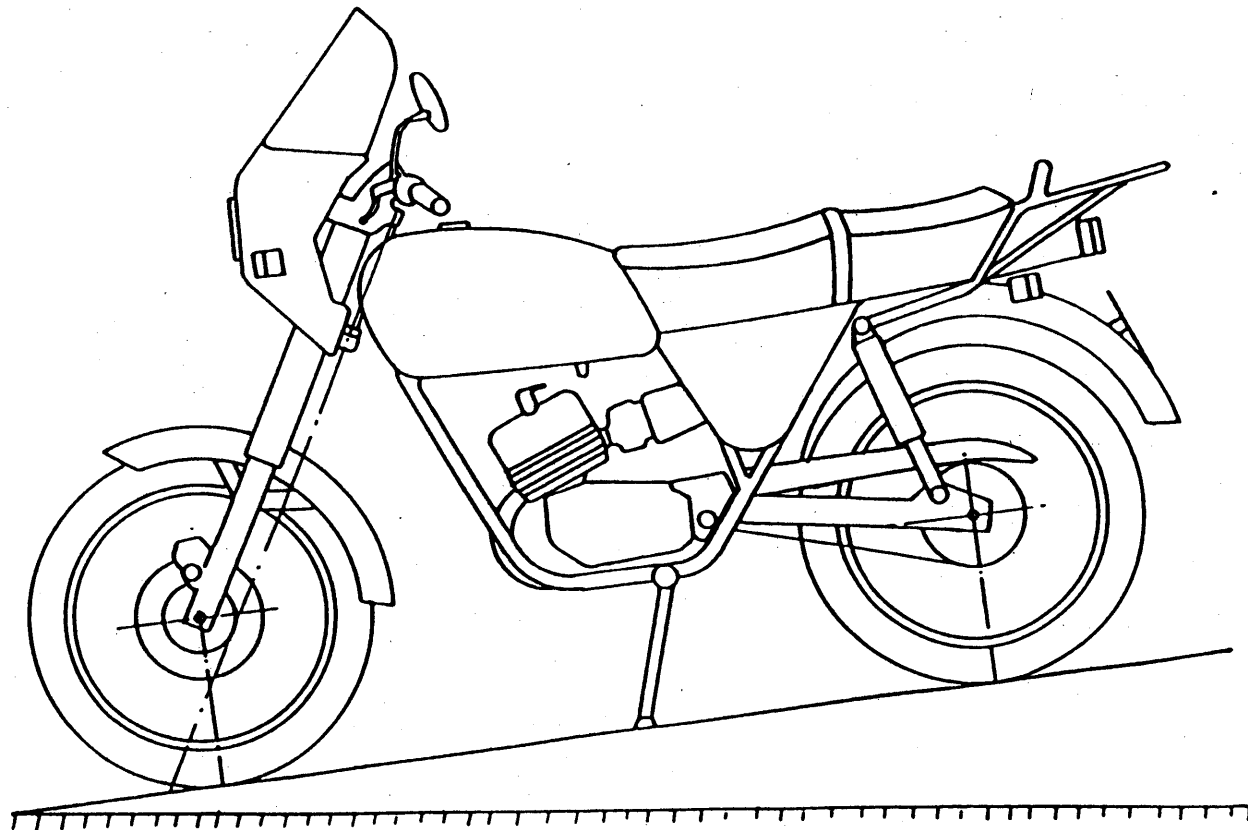


Figura 2

Inclinazione longitudinale (il) a monte



Inclinazione longitudinale (il) a valle



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

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

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

— sezione A, punti:

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

— e sezione B, punto:

- 1.3.1

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

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

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
2. Tipo di veicolo:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Veicolo presentato alla prova il
6. L'omologazione è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

(¹) Cancellare la dicitura inutile.

DIRETTIVA 93/32/CEE DEL CONSIGLIO

del 14 giugno 1993

relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote ⁽¹⁾,vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tal fine;

considerando che in ciascuno Stato membro i veicoli a motore a due ruote devono rispondere, per quanto concerne il dispositivo di ritenuta per passeggeri, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette disposizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate in tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni relative al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, delle procedure di omologazione e di approvazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

considerando che, date la portata e le conseguenze dell'azione proposta nel settore in questione, le misure comunitarie oggetto della presente direttiva sono necessa-

rie, anzi indispensabili, per conseguire gli obiettivi prestabiliti, vale a dire l'omologazione comunitaria per tipo di veicolo; che detti obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente da parte dei singoli Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva riguarda il dispositivo di ritenuta per passeggeri di tutti i tipi di veicoli a due ruote definiti all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE.

Articolo 2

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

*Articolo 3*Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni degli allegati sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.*Articolo 4*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 7.⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 49.⁽³⁾ GU n. C 337 del 21. 12. 1992, pag. 103, e GU n. C 150 del 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 22.⁽⁵⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

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

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. TRØJBORG

ALLEGATO

1. PRESCRIZIONI GENERALI

Qualora sia previsto il trasporto di un passeggero, il veicolo deve essere munito di un sistema di ritenuta per passeggero. Questo sistema deve essere realizzato mediante una cinghia o una o più maniglie.

1.1. Cinghia

La cinghia deve essere montata sulla sella in modo da poter essere facilmente utilizzata dal passeggero. La cinghia e il suo fissaggio devono essere studiati in modo da poter sopportare, senza rompersi, una forza di trazione verticale di 2 000 N, applicata in modo statico al centro della superficie della cinghia con una pressione massima di 2MPa.

1.2. Maniglia

Se si utilizza una maniglia, questa deve essere montata in prossimità della sella e in modo simmetrico rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo.

La maniglia deve essere studiata in modo da poter sopportare, senza rompersi, una forza di trazione verticale di 2 000 N, applicata in modo statico al centro della superficie della maniglia con una pressione massima di 2MPa.

Se si utilizzano due maniglie, esse devono essere montate una per lato ed in modo simmetrico.

Le maniglie devono essere studiate in modo da poter sopportare, senza rompersi, una forza di trazione verticale di 1 000 N, applicata in modo statico al centro della superficie della maniglia con una pressione massima di 1MPa.

*Appendice 1***Scheda informativa concernente i dispositivi di ritenuta per passeggeri di un tipo di veicolo a motore a due ruote**

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

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

— sezione A, punti:

- 0.1
- 0.2
- da 0.4 a 0.6

— sezione B, punti:

- da 1.5 a 1.5.2

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente i dispositivi di ritenuta per passeggeri di un tipo di veicolo a motore a due ruote**MODELLO**

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
2. Tipo di veicolo:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
5. Veicolo presentato per la prova il
6. L'omologazione è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

(1) Cancellare la dicitura inutile.

DIRETTIVA 93/33/CEE DEL CONSIGLIO**del 14 giugno 1993****relativa ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote**

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la direttiva del Consiglio 92/61/CEE, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽¹⁾,vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tale scopo;

considerando che in ciascuno Stato membro il dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote deve rispondere a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli all'instaurazione e al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate per detti dispositivi dei veicoli a motore a due o tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, della procedura di omologazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

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

considerando che, per facilitare l'accesso ai mercati dei paesi non membri della Comunità, è necessario stabilire l'equivalenza delle prescrizioni contenute nella presente direttiva con quelle del regolamento n. 62 dell'ECE/ONU,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva e i relativi allegati si applicano ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato di tutti i tipi di veicoli definiti all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE.

Articolo 2

La procedura per la concessione dell'omologazione relativamente ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato di tutti i tipi di veicoli a motore a due o tre ruote, nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli sono quelle stabilite dalla direttiva 92/61/CEE, rispettivamente ai capitoli II e III.

Articolo 3

Conformemente all'articolo 11 della direttiva 92/61/CEE, è riconosciuta l'equivalenza delle prescrizioni contenute nella presente direttiva con quelle del regolamento n. 62 dell'ECE/ONU (documento E/ECE/TRANS/505 — Add. 61/Amend. 1).

Le autorità degli Stati membri che concedono l'omologazione accettano l'omologazione rilasciata conformemente al sopraindicato regolamento n. 62, nonché il marchio di omologazione, in luogo della corrispondente omologazione rilasciata in conformità della presente direttiva.

*Articolo 4*La presente direttiva può essere modificata conformemente all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾ al fine di:

- tener conto delle modifiche apportate al regolamento dell'ECE/ONU di cui all'articolo 3;
- adeguare gli allegati al progresso tecnico.

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 72.⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 32.⁽³⁾ GU n. C 337 del 21. 12. 1992, pag. 103, e GU n. C 176 del 28. 6. 1993.⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 22.⁽⁵⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

Articolo 5

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

A decorrere dalla data di cui al primo comma, gli Stati membri non possono vietare, per quanto riguarda i dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato, la prima messa in circolazione dei veicoli conformi alla presente direttiva.

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. TRØJBORG

ALLEGATO I

CAMPO D'APPLICAZIONE — DEFINIZIONI — CARATTERISTICHE GENERALI E PARTICOLARI

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

- 1.1. La presente direttiva si applica ai dispositivi di protezione destinati a prevenire l'impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due ruote con o senza side-car e dei veicoli a motore a tre ruote.

2. DEFINIZIONI

- 2.1. Ai sensi della presente direttiva, si intende per:
 - 2.2. «omologazione»: l'omologazione per quanto concerne la protezione contro un impiego non autorizzato di un tipo di veicolo;
 - 2.3. «tipo di veicolo»: i veicoli a motore che non differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i seguenti elementi:
 - 2.3.1. le indicazioni del tipo di veicolo fornite dal costruttore,
 - 2.3.2. la sistemazione e il disegno costruttivo dell'elemento o degli elementi del veicolo sui quali agisce il dispositivo di protezione,
 - 2.3.3. il tipo di dispositivo di protezione;
 - 2.4. «dispositivo di protezione»: un sistema destinato ad impedire un impiego non autorizzato del veicolo, garantendo il bloccaggio positivo dello sterzo e/o della trasmissione; tale sistema può:
 - 2.4.1. agire soltanto e positivamente sullo sterzo (dispositivo del tipo 1);
 - 2.4.2. agire positivamente sullo sterzo, contemporaneamente al dispositivo che impedisce il funzionamento del motore del veicolo (dispositivo del tipo 2);
 - 2.4.3. preazionare, agire sullo sterzo, contemporaneamente al dispositivo che impedisce il funzionamento del motore del veicolo (dispositivo del tipo 3);
 - 2.4.4. agire positivamente sulla trasmissione (dispositivo del tipo 4);
 - 2.5. «dispositivo di guida»: il comando dello sterzo (manubrio o volante), la colonna dello sterzo e i suoi elementi connessi di rivestimento compresi tutti gli altri elementi che condizionano direttamente l'efficacia del dispositivo di protezione;
 - 2.6. «combinazione»: una variante prevista e fabbricata per questo uso specifico di un sistema di bloccaggio che, se azionato nel modo previsto, consente di far funzionare detto sistema;
 - 2.7. «chiave»: ogni dispositivo progettato e fabbricato per far funzionare un sistema di bloccaggio specialmente progettato e fabbricato per essere azionato soltanto da tale dispositivo.

3. CARATTERISTICHE GENERALI

- 3.1. Ad eccezione dei ciclomotori, i veicoli a motore a due o tre ruote devono essere muniti di un dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato conforme alle prescrizioni della presente direttiva. Se un ciclomotore è munito di dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato, quest'ultimo deve essere conforme alle prescrizioni della presente direttiva.
- 3.2. Il dispositivo di protezione deve essere realizzato in modo che:
 - 3.2.1. sia indispensabile disinnestarlo per orientare, guidare o spostare il veicolo in avanti o in linea retta,
 - 3.2.2. sia indispensabile, se si tratta di un dispositivo di protezione del tipo 4, metterlo fuori servizio per liberare la trasmissione. Se tale dispositivo è azionato dal comando del dispositivo di stazionamento, deve agire contemporaneamente al dispositivo che impedisce il funzionamento del motore del veicolo,
 - 3.2.3. non sia possibile estrarre la chiave quando il chiavistello è completamente inserito o completamente disinserito. Deve essere esclusa qualsiasi posizione intermedia della chiave che rischi di inserire ulteriormente il chiavistello, anche se è introdotta la chiave del dispositivo di protezione.

- 3.3. Le prescrizioni di cui al punto 3.2 devono essere soddisfatte manovrando la chiave una sola volta.
- 3.4. I dispositivi di protezione di cui al punto 3.1 e le parti che esso comanda nel veicolo devono essere progettati in modo che sia impossibile aprirli, renderli inoperanti o distruggerli, rapidamente e senza richiamare l'attenzione, utilizzando, ad esempio, attrezzi, materiali o strumenti banali, di basso costo e facilmente dissimulabili.
- 3.5. Il dispositivo di protezione deve far parte dell'equipaggiamento di serie del veicolo (deve essere quindi installato dal costruttore prima della prima vendita al dettaglio). La serratura deve essere solidamente fissata al dispositivo di protezione. (Non contrasta con la prescrizione il fatto che la serratura possa essere estratta con la chiave dopo aver tolto la mascherina o qualsiasi altro dispositivo di ritenuta).
- 3.6. Il sistema di bloccaggio a chiave deve contare almeno 1 000 combinazioni diverse oppure un numero uguale a quello dei veicoli costruiti annualmente se tale numero è inferiore a 1 000. Per uno stesso tipo di veicolo, la frequenza di impiego di una combinazione deve essere di circa 1 a 1 000.
- 3.7. Il codice della chiave e della serratura non deve essere visibile.
- 3.8. La serratura deve essere progettata, fabbricata e fissata in modo che sia impossibile fare ruotare il blocchetto quando è in posizione di blocco, esercitando una coppia di meno di 0,245 m daN con un attrezzo diverso dalla chiave corrispondente, e,
 - 3.8.1. se il blocchetto è a pistoncini, che non vi siano più di due intagli identici, operanti nello stesso senso, adiacenti, e più del 60% di intagli identici, oppure
 - 3.8.2. se il blocchetto è a piastrine, che non vi siano più di due intagli identici, operanti nello stesso senso, adiacenti, e più del 50% di intagli identici.
- 3.9. I dispositivi di protezione devono essere tali da evitare che, quando il veicolo è in movimento e il motore in moto, si possano bloccare incidentalmente compromettendo, in particolare, la sicurezza.
- 3.10. Se è del tipo 1, 2 o 3, una volta azionato, il dispositivo di protezione deve poter resistere, senza deteriorare il meccanismo di sterzo e compromettere quindi la sicurezza, all'applicazione nei due sensi e in condizioni statiche, di una coppia di 20 m daN nell'asse della colonna dello sterzo.
- 3.11. Se è del tipo 1, 2 o 3, il dispositivo di protezione deve essere progettato in modo da poter bloccare lo sterzo soltanto con un angolo di almeno 20° verso la sinistra e/o la destra, rispetto alla posizione di avanzamento in linea retta.
- 3.12. Se è del tipo 4, il dispositivo di protezione, una volta azionato, deve impedire la rotazione della ruota motrice in caso di applicazione della coppia massima del motore.

4. CARATTERISTICHE PARTICOLARI

- 4.1. Oltre alle caratteristiche generali di cui al punto 3, il dispositivo di protezione deve soddisfare le condizioni particolari elencate qui di seguito:
 - 4.1.1. nel caso dei dispositivi di protezione del tipo 1 o del tipo 2, la serratura deve poter essere azionata soltanto con l'impiego della chiave mentre il dispositivo di guida di cui al punto 2.5 si trova nella posizione prevista per l'innesto del chiavistello nella corrispondente fessura;
 - 4.1.2. nel caso di dispositivi di protezione del tipo 3, il chiavistello deve poter essere precaricato soltanto con un atto deliberato dell'utilizzatore del veicolo combinato o aggiunto alla rotazione della chiave. Fatte salve le condizioni di cui al punto 3.2.3, la chiave non deve poter essere ritirata quando il chiavistello sia stato precaricato.
- 4.2. Nel caso di dispositivi di protezione del tipo 2 e del tipo 3, il chiavistello non deve poter essere inserito mentre il dispositivo si trova in una posizione che consente di avviare il motore del veicolo.
- 4.3. Nel caso di dispositivi di protezione del tipo 3, quando il dispositivo è messo in azione non deve essere possibile impedirne il funzionamento.
- 4.4. Nel caso di dispositivi di protezione del tipo 3, il dispositivo deve rimanere in buone condizioni di funzionamento e, soprattutto, deve continuare a soddisfare le esigenze di cui ai punti 3.8, 3.9, 3.10 e 4.3 anche dopo aver subito 2 500 cicli di bloccaggio in ciascuna direzione della prova specificata nell'allegato II.

ALLEGATO II

PROVA DI USURA PER I DISPOSITIVI DI PROTEZIONE DEL TIPO 3

1. APPARECCHIATURA DI PROVA

1.1. L'apparecchiatura di prova comprende:

- 1.1.1. un apparecchio sul quale può essere montato il campione del meccanismo di guida munito del dispositivo di protezione, definito al punto 2.4 dell'allegato I;
- 1.1.2. un sistema per inserire e disinserire il dispositivo comprendente l'impiego della chiave;
- 1.1.3. un sistema per far ruotare la colonna dello sterzo rispetto al dispositivo di protezione.

2. METODO DI PROVA

2.1. Sull'apparecchio di cui al punto 1.1.1 è montato un campione del meccanismo di guida munito del dispositivo di protezione.

2.2. Un ciclo di prova comprende le seguenti operazioni:

2.2.1. *Posizione di partenza:*

il dispositivo di protezione è disinserito e l'albero dello sterzo è collocato in una posizione che impedisca l'inserimento del dispositivo di protezione.

2.2.2. *Azionamento:*

il dispositivo di protezione è messo in azione utilizzando la chiave.

2.2.3. *Inserimento:*

si fa girare l'albero dello sterzo in modo che la coppia applicata al momento dell'inserimento del dispositivo di protezione sia di $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$.

2.2.4. *Disinserimento:*

il dispositivo di protezione è disinserito con i mezzi normali dopo aver riportato a zero la coppia per agevolare il disinserimento.

2.2.5. *Posizione di ritorno:*

si fa ruotare la colonna dello sterzo fino ad una posizione che non consenta l'innesto del dispositivo di protezione.

2.2.6. *Rotazione in senso inverso:*

si ripetono le operazioni di cui ai punti 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 e 2.2.5 ma nel senso inverso di rotazione della colonna dello sterzo.

2.2.7. L'intervallo tra due inserimenti successivi del dispositivo deve essere di almeno 10 s.

2.3. Si ripete il ciclo di usura per il numero di volte previsto al punto 4.4 dell'allegato I.

ALLEGATO III

Appendice 1

Scheda informativa concernente il dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a motore a due o tre ruote

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione concernente il dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE, lettera A, punti:

- 0.1
- 0.2
- da 0.4 a 0.6
- 9.4.1
- 9.4.2 e, quando si tratta di un dispositivo:
 - del tipo 1, ai punti 6.1 e 6.1.1
 - del tipo 2 o 3, ai punti da 3.2.5 a 3.2.6.2, 6.1 e 6.1.1
 - del tipo 4, ai punti da 4.1 a 4.4.2.

Appendice 2

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente il dispositivo di protezione contro un impiego non autorizzato di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

MODELLO

- Verbale n. del servizio tecnico in data
- Numero di omologazione: Numero di estensione:
1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
 2. Tipo di veicolo:
 3. Nome e indirizzo del costruttore:
 4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
 5. Veicolo presentato alla prova il
 6. L'omologazione è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.
 7. Luogo:
 8. Data:
 9. Firma:

(¹) Cancellare la dicitura inutile.

DIRETTIVA 93/34/CEE DEL CONSIGLIO

del 14 giugno 1993

relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o tre ruote

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100 A,

vista la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote ⁽¹⁾,vista la proposta della Commissione ⁽²⁾,in cooperazione con il Parlamento europeo ⁽³⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽⁴⁾,

considerando che il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale è assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali; che occorre adottare le misure necessarie a tale scopo;

considerando che in ciascuno Stato membro i veicoli a due o tre ruote devono rispondere, per quanto concerne le iscrizioni regolamentari, a talune caratteristiche tecniche stabilite da prescrizioni cogenti che differiscono da uno Stato membro all'altro; che, per la loro disparità, dette prescrizioni ostacolano gli scambi all'interno della Comunità;

considerando che detti ostacoli all'instaurazione e al funzionamento del mercato interno possono essere eliminati se le stesse prescrizioni sono adottate da tutti gli Stati membri in luogo delle rispettive regolamentazioni nazionali;

considerando che l'introduzione di prescrizioni armonizzate per le iscrizioni regolamentari dei veicoli a due o tre ruote è necessaria al fine di consentire l'applicazione, per ciascun tipo dei suddetti veicoli, della procedura di omologazione di cui alla direttiva 92/61/CEE;

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

considerando che la presente direttiva non impedisce ad alcuni Stati membri di mantenere, per quanto riguarda le iscrizioni regolamentari applicabili ai veicoli a motore a due o a tre ruote e su base non discriminatoria, prescrizioni speciali vincolanti ai fini dell'applicazione delle norme di circolazione, sempreché tali requisiti specifici riguardino l'uso di detti veicoli e non implicino modifiche nella loro costruzione tali da ostacolare l'omologazione comunitaria di questo tipo di veicolo,

HA ADOTTATO LA SEGUENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La presente direttiva si applica alle iscrizioni regolamentari di tutti i tipi di veicoli definiti all'articolo 1 della direttiva 92/61/CEE.

Articolo 2

La procedura per la concessione dell'omologazione relativamente alle iscrizioni regolamentari di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote, nonché le condizioni per la libera circolazione di tali veicoli sono quelle stabilite dalla direttiva 92/61/CEE, rispettivamente ai capitoli II e III.

*Articolo 3*Le modifiche necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni dell'allegato sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.*Articolo 4*

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 14 dicembre 1994. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

A decorrere dalla data di cui al primo comma, gli Stati membri non possono vietare, per quanto riguarda le

⁽¹⁾ GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 72.⁽²⁾ GU n. C 293 del 9. 11. 1992, pag. 43.⁽³⁾ GU n. C 337 del 21. 12. 1992, pag. 103, e GU n. C 176 del 28. 6. 1993.⁽⁴⁾ GU n. C 73 del 15. 3. 1993, pag. 22.⁽⁵⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/53/CEE (GU n. L 225 del 10. 8. 1992, pag. 1).

iscrizioni regolamentari, la prima messa in circolazione dei veicoli conformi alla presente direttiva.

Essi applicano le disposizioni di cui al primo comma a decorrere dal 14 giugno 1995.

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

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 14 giugno 1993.

Per il Consiglio

Il Presidente

J. TRØJBORG

ALLEGATO

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE ISCRIZIONI REGOLAMENTARI PER I VEICOLI A MOTORE A DUE O TRE RUOTE

1. GENERALITÀ

- 1.1. Ogni veicolo deve essere munito di una targhetta e delle iscrizioni descritte qui di seguito. La targhetta e le iscrizioni vengono apposte dal costruttore o dal suo mandatario.

2. TARGHETTA DEL COSTRUTTORE

- 2.1. In zona facilmente accessibile, su un pezzo che normalmente non viene sostituito durante l'impiego, deve essere apposta, in modo da risultare solidamente fissata, una targhetta del costruttore, il cui modello figura all'appendice 1, contenente le seguenti indicazioni chiaramente leggibili e indelebili, elencate nel seguente ordine:

- 2.1.1. nome del costruttore;
- 2.1.2. marchio di omologazione descritto all'articolo 8 della direttiva 92/61/CEE del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote;
- 2.1.3. numero d'identificazione del veicolo (VIN);
- 2.1.4. livello sonoro a veicolo fermo: ... dB(A) a ... giri/minuto.
- 2.2. Il marchio di omologazione secondo le prescrizioni del punto 2.1.2, i valori del livello sonoro a veicolo fermo e il numero di giri/minuto secondo le prescrizioni del punto 2.1.4 non vengono indicati all'atto dell'omologazione per quanto riguarda le iscrizioni regolamentari. Questi elementi devono però essere apposti su tutti i veicoli prodotti in conformità del tipo omologato.
- 2.3. Il costruttore può apporre indicazioni supplementari sotto o accanto a quelle prescritte, all'esterno di un rettangolo chiaramente delimitato nel quale devono essere contenute unicamente le indicazioni prescritte ai punti da 2.1.1 a 2.1.4 (vedi appendice 1).

3. NUMERO D'IDENTIFICAZIONE DEL VEICOLO

Il numero d'identificazione di un veicolo è costituito da una combinazione strutturata di caratteri, attribuita dal costruttore ad un singolo veicolo. La sua funzione è quella di rendere identificabile in modo inequivocabile tramite il costruttore — senza che occorran altre indicazioni — ogni veicolo per un periodo di 30 anni.

Il numero d'identificazione del veicolo deve rispondere alle seguenti prescrizioni.

- 3.1. Il numero d'identificazione del veicolo deve essere segnato sulla targhetta del costruttore. Esso deve essere segnato anche mediante un procedimento quale il martellamento o la punzonatura, in modo da evitare che si cancelli o si alteri, sul telaio, in zona facilmente accessibile nella metà destra del veicolo.
- 3.1.1. Il numero d'identificazione del veicolo deve essere composto da tre parti:
- 3.1.1.1. la prima parte consiste in un codice assegnato al costruttore del veicolo per consentire l'identificazione del suddetto costruttore. Tale codice è costituito da tre caratteri (lettere o cifre) assegnati dalle autorità competenti del paese in cui il costruttore ha la sede sociale, d'accordo con l'agenzia internazionale che opera su autorizzazione dell'organismo internazionale di normalizzazione (ISO). Il primo carattere designa una zona geografica, il secondo un paese all'interno di una zona geografica, il terzo un determinato costruttore. Se il costruttore produce meno di 500 veicoli all'anno, il terzo carattere sarà sempre un 9. Per l'identificazione di detto costruttore, l'autorità di cui sopra assegna anche il terzo, il quarto e il quinto carattere della terza parte.

- 3.1.1.2. La seconda parte è costituita da sei caratteri (lettere o cifre), che hanno lo scopo di indicare le caratteristiche generali del veicolo (tipo, variante e versione); ciascuna caratteristica può comprendere due caratteri. Se il costruttore non fa uso di uno o più di questi caratteri, gli spazi non usati devono essere completati con caratteri alfabetici o numerici, a scelta del costruttore stesso.
- 3.1.1.3. La terza parte è costituita da otto caratteri, di cui gli ultimi quattro devono essere numerici, e deve consentire, in combinazione con le altre due parti, di identificare in modo inequivocabile un dato veicolo. In tutti gli spazi non utilizzati va inserita la cifra zero in modo da ottenere il numero completo dei caratteri prescritti.
- 3.1.2. Il numero d'identificazione del veicolo deve essere disposto possibilmente su un'unica riga.

In casi eccezionali e per motivi tecnici è anche ammessa la disposizione su due righe. In tali casi non è tuttavia consentito suddividere una qualsiasi delle tre parti sulle due righe. L'inizio e la fine di ciascuna riga devono essere delimitati da un simbolo; quest'ultimo non deve identificarsi con cifre arabe né con lettere latine maiuscole, né poter essere confuso con una di esse. Si può derogare a questa disposizione quando il numero è segnato su una sola riga sulla targhetta del costruttore. Il simbolo può anche essere segnato fra le tre parti (punto 3.1.1) all'interno di una riga.

Non sono ammessi spazi intermedi liberi tra i caratteri.

4. CARATTERI

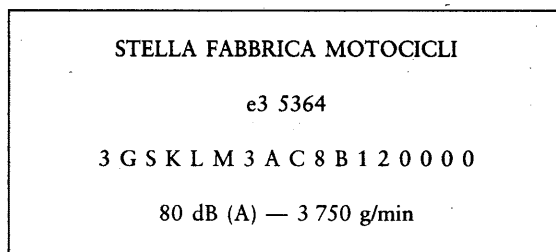
- 4.1. Per tutte le iscrizioni di cui ai punti 2 e 3 si devono usare lettere latine e cifre arabe. Tuttavia, le lettere latine usate per le indicazioni previste dai punti 2.1.1, 2.1.3 e 3 devono essere in caratteri maiuscoli.
- 4.2. Per le indicazioni del numero d'identificazione del veicolo:
- 4.2.1. non è autorizzato l'impiego delle lettere I, O e Q nonché dei trattini, asterischi od altri segni particolari;
- 4.2.2. le lettere e le cifre devono avere le seguenti altezze minime:
- 4.2.2.1. 4 mm per i caratteri segnati direttamente sul telaio o sull'intelaiatura o su una struttura analoga del veicolo;
- 4.2.2.2. 3 mm per i caratteri segnati sulla targhetta del costruttore.

Appendice 1

Esempio di targhetta del costruttore

L'esempio che segue non pregiudica le indicazioni che figurano effettivamente sulle targhette del costruttore né le dimensioni della targhetta, delle lettere e delle cifre; esso viene dato unicamente a titolo indicativo.

Le informazioni supplementari di cui al punto 2.3 possono essere apposte sotto o accanto alle indicazioni prescritte nel rettangolo riportato qui di seguito.

*Leggenda:*

Nell'esempio di targhetta illustrato, il veicolo in questione è costruito dalla Stella Fabbrica Motocicli, omologato in Italia (e3), sotto il numero 5364.

Il numero d'identificazione (3GSKLM3AC8B120000) ha il seguente significato:

- prima parte (3GS):
 - 3: zona geografica (Europa)
 - G: paese all'interno della zona geografica (Germania)
 - S: costruttore (Stella Fabbrica Motocicli)
- seconda parte (KLM3AC):
 - KL: tipo di veicolo
 - M3: variante (carrozzeria del veicolo)
 - AC: versione (motore del veicolo)
- terza parte (8B120000):
 - 8B12: identificazione del veicolo insieme alle altre due parti del numero d'identificazione
 - 0000: spazi non utilizzati riempiti con degli zeri per ottenere il numero completo di caratteri prescritti

Il livello sonoro a veicolo fermo è 80 dB(A) a 3 750 giri al minuto.

Appendice 2

Scheda informativa concernente le iscrizioni regolamentari di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

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

Numero d'ordine (attribuito dal richiedente):

La domanda di omologazione concernente le iscrizioni regolamentari di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote deve essere accompagnata dalle informazioni di cui all'allegato II della direttiva 92/61/CEE, lettera A, punti:

- 0.1
- 0.2
- da 0.4 a 0.6
- da 9.3.1 a 9.3.3

Appendice 3

Indicazione dell'amministrazione

Certificato di omologazione concernente le iscrizioni regolamentari di un tipo di veicolo a motore a due o tre ruote

MODELLO

Verbale n. del servizio tecnico in data

Numero di omologazione: Numero di estensione:

1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo:
2. Tipo di veicolo:
3. Nome e indirizzo del costruttore:
-
4. Nome e indirizzo dell'eventuale mandatario del costruttore:
-
5. Veicolo presentato alla prova il
6. L'omologazione è concessa/rifiutata ⁽¹⁾.
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.