

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

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

(GU L 188 del 29.7.1993, pag. 32)

Rettificata da:

► **C1** Rettifica, GU L 53 del 9.3.1995, pag. 38 (93/33)



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.

⁽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.

▼B*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 ⁽¹⁾ al fine di:

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

⁽¹⁾ 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).

▼**B**

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'efficienza 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,
 - **C1** 3.2.3. non sia possibile estrarre la chiave che 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.

▼B

- 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.

▼B

- 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.

▼B*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.

▼B*ALLEGATO III**Appendice I***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.

▼B*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.