

- 6.4.3.1. in larghezza: il centro di riferimento deve essere situato sul piano longitudinale mediano del veicolo qualora vi sia una sola luce di arresto, o esse devono essere simmetriche al piano longitudinale mediano del veicolo, qualora vi siano due luci di arresto;
- 6.4.3.2. in altezza: minimo 250 mm, massimo 1500 mm dal suolo;
- 6.4.3.3. in lunghezza: nella parte posteriore del veicolo.
- 6.4.4. *Visibilità geometrica*
 Angolo orizzontale: 45° a destra e a sinistra.
 Angolo verticale: 15° sopra e sotto l'orizzontale.
 Tuttavia, l'angolo verticale al disotto dell'orizzontale può essere ridotto a 5° se l'altezza della luce è inferiore a 750 mm.
- 6.4.5. *Orientamento*: verso il retro del veicolo.
- 6.4.6. Possono essere raggruppate con una o più altre luci posteriori.
- 6.4.7. Non possono essere combinate con altre luci.
- 6.4.8. Possono essere incorporate reciprocamente con la luce di posizione posteriore.
- 6.4.9. *Collegamento elettrico*: deve determinare l'accensione della luce d'arresto quando viene azionato almeno uno dei freni di servizio.
- 6.4.10. *Spia d'innesto*: vietata.
- 6.5. **Luci di posizione anteriori**
- 6.5.1. *Numero*: una o due.
- 6.5.2. *Schema di montaggio*: nessuna disposizione particolare.
- 6.5.3. *Posizione*
- 6.5.3.1. in larghezza:
 — una luce di posizione anteriore indipendente può essere installata sopra o sotto o accanto ad un'altra luce anteriore: se queste luci si trovano una sopra l'altra, il centro di riferimento della luce di posizione anteriore deve essere situato sul piano longitudinale mediano del veicolo; se queste luci si trovano una accanto all'altra, i loro centri di riferimento devono essere simmetrici rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo;
 — una luce di posizione anteriore incorporata reciprocamente con un'altra luce anteriore deve essere installata in modo che il suo centro di riferimento sia situato sul piano longitudinale mediano del veicolo;
 — due luci di posizione anteriori, di cui una o ambedue incorporate (incorporate) reciprocamente con un'altra luce anteriore, devono essere installate in modo che i loro centri di riferimento siano simmetrici rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo;
- 6.5.3.2. in altezza: minimo 350 mm, massimo 1200 mm dal suolo;
- 6.5.3.3. in lunghezza: nella parte anteriore del veicolo.
- 6.5.4. *Visibilità geometrica*
 Angolo orizzontale: 80° a sinistra e a destra qualora vi sia una sola luce di posizione; 80° verso l'esterno e 45° verso l'interno se vi siano due luci di posizione.
 Angolo verticale: 15° sopra e sotto l'orizzontale.
 Tuttavia, l'angolo verticale al disotto dell'orizzontale può essere ridotto a 5° se l'altezza della luce è inferiore a 750 mm.
- 6.5.5. *Orientamento*: verso l'avanti.
 Possono muoversi in funzione dell'angolo di sterzata.
- 6.5.6. Possono essere raggruppate con tutte le altre luci anteriori.
- 6.5.7. Possono essere incorporate reciprocamente con qualsiasi altra luce anteriore.
- 6.5.8. *Collegamento elettrico*: nessuna disposizione particolare.
- 6.5.9. *Spia d'innesto*: facoltativa.
 Spia luminosa verde non lampeggiante.
- 6.5.10. *Altre prescrizioni*: nessuna.

- 6.2.3.3. in lunghezza: nella parte anteriore del veicolo. Questa esigenza è considerata soddisfatta se la luce emessa non disturba il conducente, né direttamente né indirettamente, attraverso specchi retrovisori e/o altre superfici riflettenti del veicolo.
- 6.2.3.4. Nel caso di due proiettori anabbaglianti la distanza tra le due superfici illuminanti non deve essere superiore a 200 mm.
- 6.2.4. *Visibilità geometrica*
 Essa è determinata dagli angoli α e β come sono definiti al punto A.10 dell'allegato I:
 $\alpha = 15^\circ$ verso l'alto e 10° verso il basso;
 $\beta = 45^\circ$ a sinistra e a destra se vi è un solo proiettore anabbagliante;
 45° verso l'esterno e 10° verso l'interno se vi sono due proiettori anabbaglianti.
 La presenza di pareti o di altri elementi in prossimità del proiettore non deve provocare effetti secondari di disturbo per gli altri utenti della strada.
- 6.2.5. *Orientamento: verso l'avanti.*
 Possono muoversi in funzione dell'angolo di sterzata.
- 6.2.6. Possono essere raggruppati con il proiettore abbagliante e la luce di posizione anteriore.
- 6.2.7. Non possono essere combinati con altre luci.
- 6.2.8. Possono essere incorporati reciprocamente con il proiettore abbagliante e la luce di posizione anteriore.
- 6.2.9. *Collegamento elettrico*
 Il comando del passaggio al fascio anabbagliante deve azionare simultaneamente lo spegnimento del proiettore abbagliante, mentre il proiettore anabbagliante può restare acceso contemporaneamente al proiettore abbagliante.
- 6.2.10. *Spia d'innesto: facoltativa.*
 Spia luminosa verde non lampeggiante.
- 6.2.11. *Altre prescrizioni: nessuna.*
- 6.3. *Indicatori di direzione*
- 6.3.1. *Numero: due da ciascun lato.*
- 6.3.2. *Schema di montaggio: due indicatori anteriori e due indicatori posteriori.*
- 6.3.3. *Posizione*
- 6.3.3.1. in larghezza:
- 6.3.3.1.1. per gli indicatori anteriori occorre simultaneamente:
- 6.3.3.1.1.1. una distanza minima di 240 mm tra le superfici illuminanti,
- 6.3.3.1.1.2. che essi siano situati all'esterno dei piani verticali longitudinali tangenti ai bordi esterni della superficie illuminante del proiettore o dei proiettori,
- 6.3.3.1.1.3. una distanza minima tra le superfici illuminanti degli indicatori e dei proiettori abbaglianti più vicini a:
 — 75 mm se l'intensità minima dell'indicatore è di 90 cd;
 — 40 mm se l'intensità minima dell'indicatore è di 175 cd;
 — 20 mm se l'intensità minima dell'indicatore è di 250 cd;
 — ≤ 20 mm se l'intensità minima dell'indicatore è di 400 cd;
- 6.3.3.1.2. per gli indicatori posteriori, la distanza fra i bordi interni delle due superfici illuminanti deve essere di almeno 180 mm;
- 6.3.3.2. in altezza: minimo 350 mm, massimo 1200 mm dal suolo;
- 6.3.3.3. in lunghezza: la distanza verso l'avanti tra il piano trasversale che corrisponde al limite posteriore estremo longitudinale del veicolo e il centro di riferimento degli indicatori posteriori non deve essere superiore a 300 mm.
- 6.3.4. *Visibilità geometrica*
 Angoli orizzontali: vedi appendice 2.
 Angoli verticali: 15° sopra e sotto l'orizzontale.

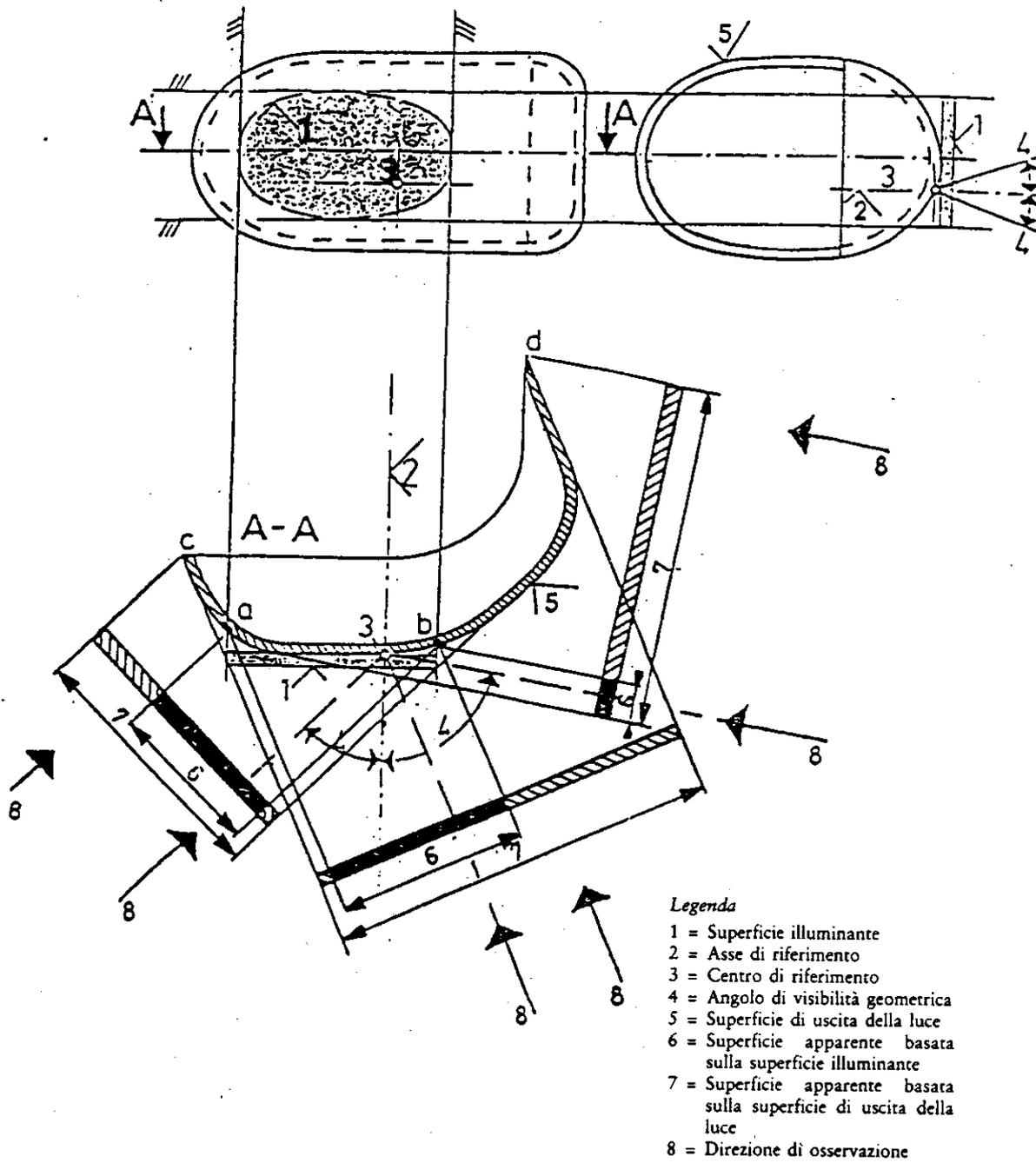
ALLEGATO II

PRESCRIZIONI PER I CICLOMOTORI A DUE RUOTE

1. Fatte salve le disposizioni di cui alla parte B, punto 14 dell'allegato I, ciascun ciclomotore a due ruote deve essere munito dei seguenti dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa:
 - 1.1. proiettore anabbagliante,
 - 1.2. luce di posizione posteriore,
 - 1.3. catadiottri laterali, non triangolari,
 - 1.4. catadiotro posteriore, non triangolare,
 - 1.5. catadiottri dei pedali, solo per i ciclomotori a due ruote muniti di pedali non retrattili,
 - 1.6. luce di arresto. Questa prescrizione non si applica ai ciclomotori che beneficiano di un'esenzione quale prevista all'allegato I, parte B, punto 14.
2. Ciascun ciclomotore a due ruote può, inoltre, essere dotato dei seguenti dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa:
 - 2.1. proiettore abbagliante,
 - 2.2. indicatori di direzione,
 - 2.3. dispositivo di illuminazione della targa posteriore di immatricolazione,
 - 2.4. luce di posizione anteriore,
 - 2.5. catadiottri anteriori, non triangolari.
3. L'installazione di ciascuno dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa menzionati ai punti 1 e 2 deve essere effettuata in conformità alle disposizioni appropriate di cui al punto 6.
4. L'installazione di qualsiasi dispositivo di illuminazione e di segnalazione luminosa diverso da quelli menzionati ai punti 1 e 2 è vietata.
5. I dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa omologati per i motocicli e menzionati ai punti 1 e 2 sono ammessi anche sui ciclomotori.
6. **PRESCRIZIONI PARTICOLARI D'INSTALLAZIONE**
 - 6.1. **Proiettori abbaglianti**
 - 6.1.1. *Numero:* uno o due.
 - 6.1.2. *Schema di montaggio:* nessuna disposizione particolare.
 - 6.1.3. *Posizione*
 - 6.1.3.1. *in larghezza:*
 - un proiettore abbagliante indipendente può essere installato sopra o sotto o accanto ad un'altra luce anteriore: se queste luci si trovano una sopra l'altra, il centro di riferimento del proiettore abbagliante deve essere situato sul piano longitudinale mediano del veicolo; se queste luci si trovano una accanto all'altra, i loro centri di riferimento devono essere simmetrici rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo;
 - un proiettore abbagliante incorporato reciprocamente con un'altra luce anteriore deve essere installato in modo che il suo centro di riferimento sia situato sul piano longitudinale mediano del veicolo. Tuttavia, se il veicolo è dotato anche di un proiettore anabbagliante indipendente, montato accanto al proiettore abbagliante, i loro centri di riferimento devono essere simmetrici rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo;
 - due proiettori abbaglianti, di cui uno o ambedue incorporato (incorporati) reciprocamente con un'altra luce anteriore, devono essere installati in modo che i loro centri di riferimento siano simmetrici rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo;

Appendice 1

Superficie dei dispositivi di illuminazione, asse e centro di riferimento e angoli di visibilità geometrica



Nota: Nonostante lo schema, la superficie apparente va considerata tangente alla superficie di uscita della luce.

4. L'altezza e l'orientamento delle luci vanno verificati, salvo istruzioni particolari, sul veicolo a vuoto che si trova su una superficie piana e orizzontale; il suo piano longitudinale mediano dev'essere verticale e il suo manubrio o volante nella posizione di marcia in linea retta. La pressione dei pneumatici dev'essere quella prescritta dal costruttore per le condizioni particolari di carico prescritte.
5. Salvo istruzioni particolari, le luci di una stessa coppia che hanno la stessa funzione devono:
 - 5.1. essere montate simmetricamente rispetto al piano longitudinale mediano,
 - 5.2. essere simmetriche l'una rispetto all'altra in rapporto al piano longitudinale mediano,
 - 5.3. soddisfare alle stesse prescrizioni colorimetriche,
 - 5.4. avere caratteristiche fotometriche nominali identiche.
6. Salvo istruzioni particolari, luci aventi funzioni diverse possono essere indipendenti o raggruppate, combinate o incorporate in uno stesso dispositivo, a condizione che ciascuna di queste luci risponda alle prescrizioni che le sono applicabili.
7. L'altezza massima al di sopra del suolo è misurata a partire dal punto più elevato della superficie illuminante, e l'altezza minima a partire dal punto più basso. Per quanto riguarda i proiettori anabbaglianti, l'altezza minima al di sopra del suolo è misurata a partire dal bordo inferiore del trasparente o del riflettore se questo è più alto.
8. Salvo istruzioni particolari, nessuna luce dev'essere lampeggiante, tranne gli indicatori di direzione e la segnalazione d'emergenza.
9. Nessuna luce rossa deve essere visibile verso l'avanti e nessuna luce bianca verso il retro, ad eccezione del proiettore per la retromarcia se il veicolo ne è provvisto. Questa condizione è verificata nel modo seguente (vedi disegni a seconda del tipo di veicolo a due o tre ruote all'appendice 1 degli allegati II-VI):
 - 9.1. per la visibilità di luce rossa verso l'avanti: nessuna luce di colore rosso deve essere direttamente visibile ad un osservatore che si sposti nella zona 1 di un piano trasversale posto 25 m davanti alla lunghezza fuori tutto;
 - 9.2. per la visibilità di luce bianca verso il retro: nessuna luce di colore bianco deve essere direttamente visibile ad un osservatore che si sposti nella zona 2 di un piano trasversale posto 25 m dietro la lunghezza fuori tutto;
 - 9.3. nei rispettivi piani, le zone 1 e 2 viste da un osservatore sono delimitate:
 - 9.3.1. in altezza, da due piani orizzontali situati rispettivamente a 1 m e a 2,20 m dal suolo,
 - 9.3.2. in larghezza, da due piani verticali che formano rispettivamente verso l'avanti e verso il retro un angolo di 15° verso l'esterno in rapporto al piano longitudinale mediano del veicolo. Questi piani contengono rispettivamente le linee verticali d'intersezione dei piani verticali paralleli al piano longitudinale mediano del veicolo e delimitano la larghezza fuori tutto, e dei piani trasversali che delimitano la lunghezza fuori tutto del veicolo.
10. I collegamenti elettrici devono essere tali che la luce di posizione anteriore o, se tale luce non esiste, il proiettore anabbagliante, la luce di posizione posteriore e il dispositivo di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore possano essere accesi e spenti soltanto simultaneamente.
11. Salvo istruzioni particolari, i collegamenti elettrici devono essere tali che il proiettore abbagliante, il proiettore anabbagliante e il proiettore fendinebbia possano accendersi soltanto quando funzionano anche le luci indicate al punto 10 sopra indicato. Tuttavia questa condizione non si applica al proiettore abbagliante o al proiettore anabbagliante quando i segnali luminosi da loro emessi consistono nell'accensione intermittente a brevi intervalli del proiettore anabbagliante o nell'accensione intermittente del proiettore abbagliante, o mediante accensione alternata a brevi intervalli del proiettore anabbagliante e abbagliante.
12. Spie luminose
 - 12.1. Ciascuna spia luminosa dev'essere visibile senza difficoltà dal conducente in posizione di guida normale.

5.18. *catadiottro*

un dispositivo che serve a segnalare la presenza di un veicolo, mediante riflessione della luce proveniente da una sorgente luminosa estranea al veicolo stesso, ad un osservatore situato in prossimità di detta sorgente luminosa; ai sensi del presente allegato le targhe di immatricolazione retroriflettenti non si considerano come catadiottri;

6. *superficie illuminante* (vedi appendice 1);6.1. *superficie di uscita della luce*

di un dispositivo di illuminazione, di segnalazione luminosa o di un catadiottro

tutta o parte della superficie esterna del materiale trasparente di cui alla domanda di omologazione presentata dal costruttore per il dispositivo riprodotto nello schema, vedi appendice 1;

6.2. *superficie illuminante di un dispositivo di illuminazione* (punti 5.7, 5.8, 5.13 e 5.15)

la proiezione ortogonale dell'apertura totale del riflettore o, nel caso di proiettori con trasparente di proiezione avente riflettore ellissoidale, su un piano trasversale. Se il dispositivo di illuminazione non ha riflettore, verrà applicata la definizione del punto 6.3. Se la superficie di uscita della luce del proiettore ricopre soltanto una parte dell'apertura totale del riflettore, si prenderà in considerazione soltanto la proiezione di questa parte. Nel caso del proiettore anabbagliante, la superficie illuminante è limitata dalla traccia della linea di demarcazione che appare sul trasparente. Se riflettore e trasparente sono regolabili fra loro, si prende come base la posizione intermedia di regolazione;

6.3. *superficie illuminante di un dispositivo di segnalazione luminosa diverso da un catadiottro* (punti da 5.9 a 5.12, 5.14, 5.16 e 5.17)

la proiezione ortogonale della luce su un piano perpendicolare al suo asse di riferimento e in contatto con la superficie esterna di uscita della luce. Tale proiezione è limitata dai contorni dei margini di schermi situati in questo piano, ciascuno dei quali lascia passare soltanto il 98 % dell'intensità totale della luce nella direzione dell'asse di riferimento. Per determinare i bordi inferiore, superiore e laterali della superficie illuminante, si prendono in considerazione soltanto schermi a margine orizzontale e verticale;

6.4. *superficie illuminante di un catadiottro* (punto 5.18)

la proiezione ortogonale di un catadiottro in un piano perpendicolare al suo asse di riferimento, delimitata da piani tangenti ai bordi dell'ottica catadiottrica e paralleli a questo asse. Per determinare i bordi inferiore, superiore e laterali della superficie illuminante, si considerano solo i piani orizzontali e verticali;

7. *superficie apparente*

in una determinata direzione d'osservazione, a richiesta del costruttore o del suo mandatario debitamente autorizzato, la proiezione ortogonale:

- del bordo della superficie illuminante proiettato sulla superficie esterna del trasparente (a-b) oppure
- della superficie di uscita della luce (c-d),

su un piano perpendicolare alla direzione di osservazione e tangente al punto più esterno del trasparente (vedi i disegni dell'appendice 1);

8. *asse di riferimento*

l'asse caratteristico della luce determinato dal costruttore (della luce) per servire da direzione di riferimento ($H = 0^\circ$, $V = 0^\circ$) agli angoli di campo nelle misure fotometriche e nel montaggio sul veicolo;

9. *centro di riferimento*

l'intersezione dell'asse di riferimento con la superficie di uscita della luce; il centro di riferimento è specificato dal fabbricante del dispositivo;

10. *angoli di visibilità geometrica*

gli angoli che determinano la zona dell'angolo solido minimo nella quale la superficie apparente del dispositivo deve essere visibile. Detta zona dell'angolo solido è determinata dai

ALLEGATO I

DEFINIZIONI E PRESCRIZIONI GENERALI

A. DEFINIZIONI

Ai fini del presente decreto si intende per:

1. *tipo di veicolo*

per quanto concerne l'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa, i veicoli che non presentano tra di loro differenze per quanto riguarda gli elementi essenziali seguenti:

1.1. dimensioni e forma esterna del veicolo;

1.2. numero e posizione dei dispositivi;

1.3. non sono considerati come «veicoli di tipo diverso»:

1.3.1. i veicoli che presentano differenze ai sensi dei punti 1.1 e 1.2 di cui sopra, ma che non comportano modifiche del genere, del numero, della posizione e della visibilità geometrica delle luci prescritti per il tipo di veicolo in questione;

1.3.2. i veicoli sui quali le luci omologate in virtù di una direttiva sono montate o assenti, se l'installazione di queste luci è facoltativa;

2. *piano trasversale*

un piano verticale perpendicolare al piano longitudinale mediano del veicolo;

3. *veicolo a vuoto*

il veicolo senza conducente, né passeggeri, né carico, ma con il suo pieno di carburante e la sua attrezzatura normale di bordo;

4. *dispositivo*

un elemento o un insieme di elementi impiegati per svolgere una o più funzioni;

5. *luce*

un dispositivo destinato ad illuminare la strada o a emettere un segnale luminoso rivolto agli altri utenti della strada. Sono considerate luci anche i dispositivi di illuminazione della targa d'immatricolazione posteriore e i catadiottri;

5.1. *luce unica*

un dispositivo o parte di un dispositivo, che svolge una sola funzione e avente una sola superficie illuminante ed una o più sorgenti luminose. Ai fini dell'installazione sul veicolo, per «luce unica» si intende anche qualsiasi insieme di due luci indipendenti o raggruppate, identiche o no, ma aventi la stessa funzione, quando siano installate in modo che le proiezioni delle loro superfici illuminanti sullo stesso piano trasversale occupino almeno il 60 % della superficie del rettangolo più piccolo loro circoscritto.

In tal caso ognuna di queste luci, qualora sia richiesta l'omologazione, dovrà essere omologata come luce di tipo «D»;

5.2. *luci equivalenti*

luci che hanno la stessa funzione e che sono ammesse nel paese d'immatricolazione del veicolo; tali luci possono avere caratteristiche differenti dalle luci installate sul veicolo in occasione dell'omologazione, sempreché soddisfino le condizioni del presente allegato;

5.3. *luci indipendenti*

luci che hanno superfici illuminanti, sorgenti luminose e contenitori distinti;

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/92/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/92/CEE del 29 ottobre 1993, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto si applica all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

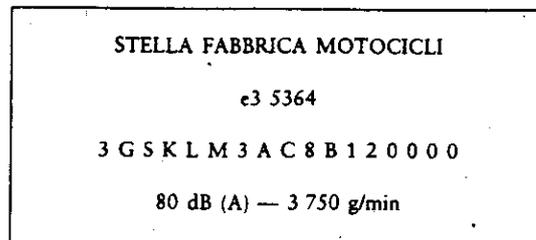
1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote per quanto attiene alla installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa, sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

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.

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 (VIN)

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.

1. Targhetta
2. Solo numero sul telaio

- 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.

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/34/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visti gli articoli 74 e 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sui dati di identificazione e sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabiliscono la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/34/CEE del 14 giugno 1993, concernente le iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o a tre ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto, riguarda le iscrizioni regolamentari di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote per quanto attiene alle iscrizioni regolamentari, sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

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 I

CAMPO D'APPLICAZIONE — DEFINIZIONI — CARATTERISTICHE GENERALI E PARTICOLARI

1. CAMPO D'APPLICAZIONE

- 1.1. Il presente decreto 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 del presente decreto 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 ^{SE NO} 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.

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della 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 a tre ruote.

**IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE**

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/33/CEE del 14 giugno 1993, concernente i dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato dei veicoli a due o a tre ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto e i relativi allegati, riguardano i dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote per quanto attiene ai dispositivi di protezione contro un impiego non autorizzato, sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

— 57 —

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.

$47,10 \text{ kg/cm}^2$

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della 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 MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 229 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/32/CEE del 14 giugno 1993, concernente il dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a due ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto riguarda i dispositivi di ritenuta per passeggeri di tutti i tipi di veicoli a due ruote definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due ruote per quanto attiene al dispositivo di ritenuta dei passeggeri sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

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

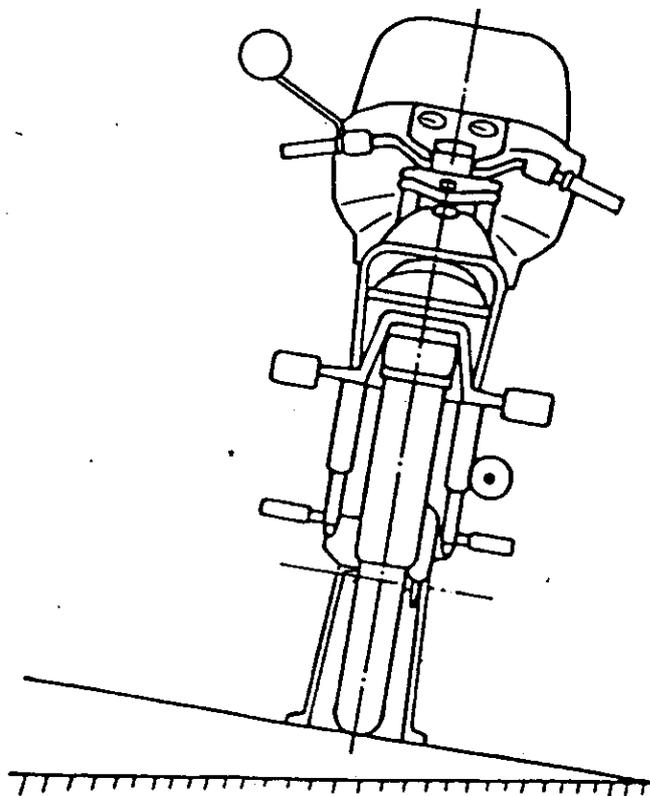
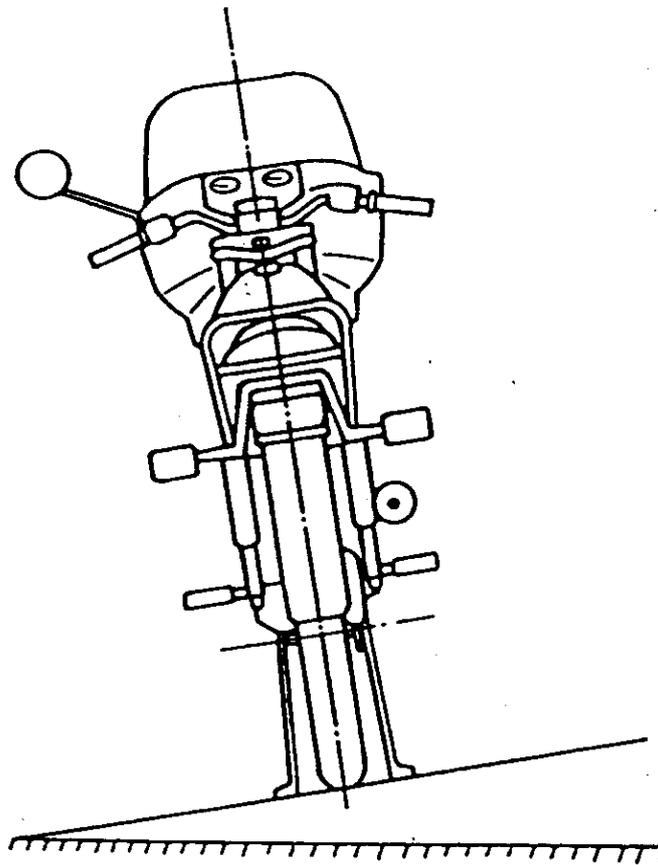
Numero di omologazione: Numero di estensione:

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 (!).
7. Luogo:
8. Data:
9. Firma:

(!) Cancellare la dicitura inutile.

Figura 1b)

Inclinazione trasversale



- 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.

ALLEGATO

1. DEFINIZIONI

Aisensi del presente decreto 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;

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/31/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/29/CEE del 14 giugno 1993, concernente i cavalletti dei veicoli a due ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto riguarda i cavalletti di tutti i tipi di veicoli a due ruote definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due ruote per quanto attiene ai cavalletti sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

ALLEGATO II

PRESCRIZIONI PER L'INSTALLAZIONE DEI SEGNALATORI 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. L176 del 10. 8. 1970, pag. 12. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 87/354/CEE (GU n. L192 dell'11. 7. 1987, pag. 43).

- 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.

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI PER L'OMOLOGAZIONE DEI SEGNALATORI ACUSTICI

1. DEFINIZIONI

Ai fini del presente decreto 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.

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/30/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/30/CEE del 14 giugno 1993, concernente il segnalatore acustico dei veicoli a due o a tre ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto riguarda i segnalatori acustici di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione di un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote per quanto attiene ai segnalatori acustici e dell'omologazione di un tipo di segnalatore acustico in quanto componente, sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Appendice

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

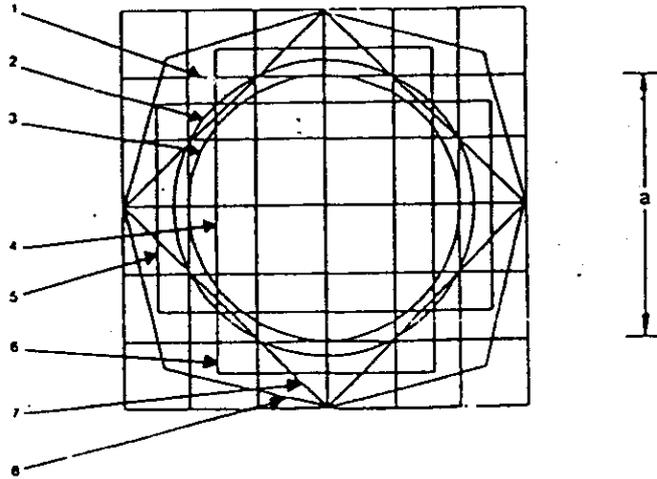


Figura 1

Modello di base

Il modello di base comprende:

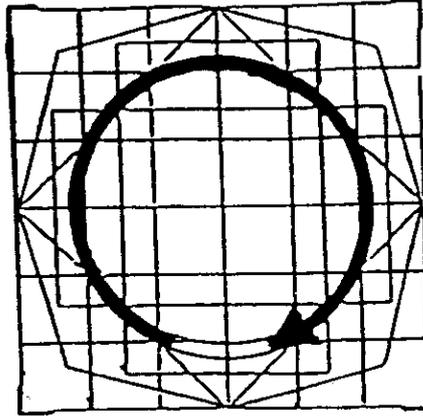
1. un quadrato fondamentale di 50 mm di lato; questa misura «a» è uguale alla dimensione nominale dell'originale;
2. un cerchio fondamentale di 56 mm di diametro, avente approssimativamente la stessa superficie del quadrato fondamentale (1);
3. un secondo cerchio di 50 mm di diametro inscritto nel quadrato 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).

2000 74

Figura 14

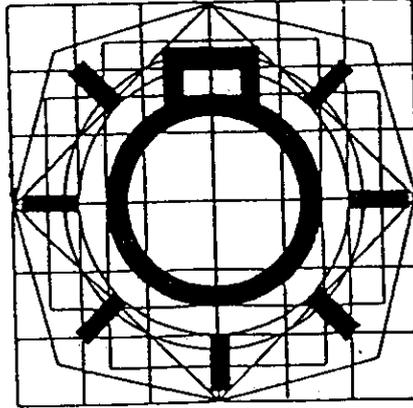
Comando di accensione o di arresto del motore (diesel) in posizione «in servizio»



2000 74

Figura 15

Interruttore generale di illuminazione
Colore della spia: verde



1000 74

Figura 16

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

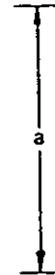
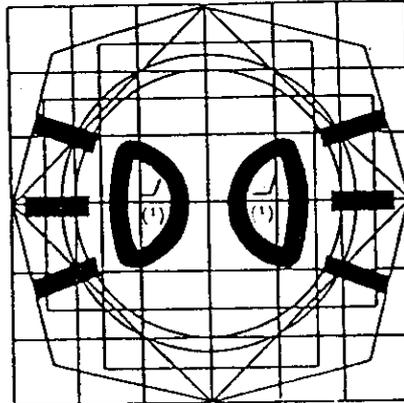


Figura 17

Luci di stazionamento
Colore della spia: verde

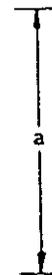
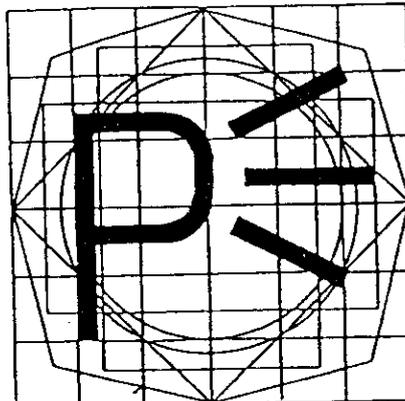


Figura 6
Dispositivo di segnalazione acustica

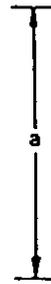
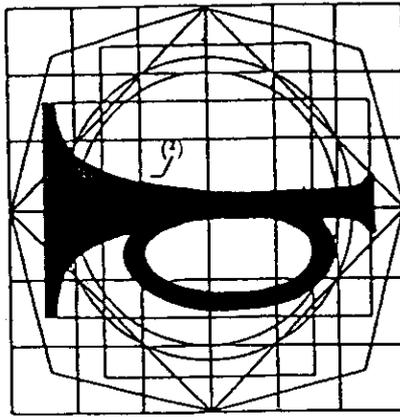


Figura 7
Livello del carburante
Colore della spia: giallo ambra

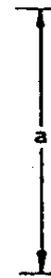
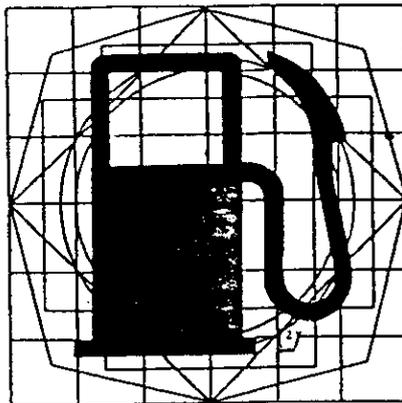


Figura 8
Temperatura liquido di raffreddamento
del motore
Colore della spia: rosso

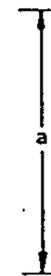
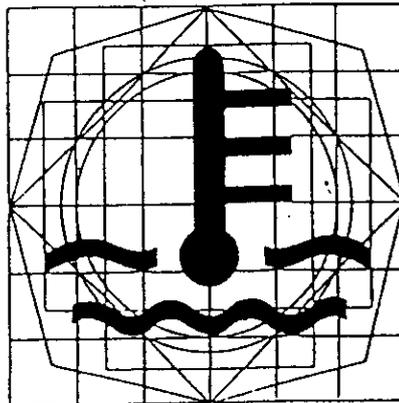
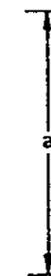
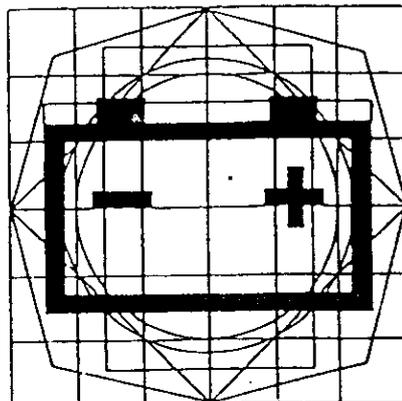


Figura 9
Carica della batteria
Colore della spia: rosso



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 del presente decreto 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.

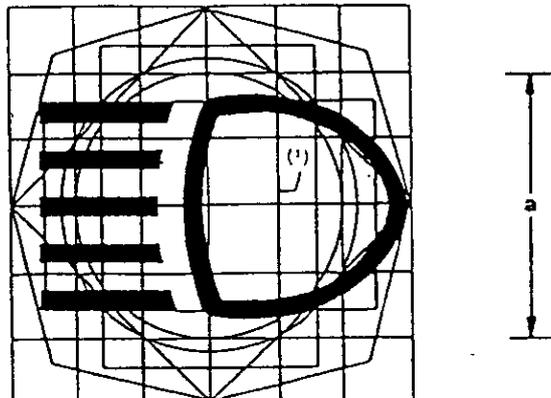
- 2.1.1. I simboli devono risaltare nettamente, in chiaro su fondo scuro, oppure in scuro su fondo chiaro.
- 2.1.2. Il simbolo deve essere posto sul comando o sulla spia del comando da identificare o in loro immediata prossimità. In caso di impossibilità, il simbolo ed il comando o la spia devono essere 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 abbaglianti — Proiettori
 Colore della spia: blu



DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della 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 a tre ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/29/CEE del 14 giugno 1993, concernente l'identificazione di comandi, spie e indicatori dei veicoli a due o a tre ruote;

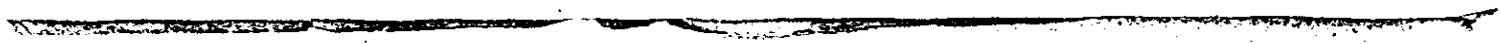
Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto riguarda l'identificazione di comandi, spie e indicatori di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione per quanto attiene all'identificazione di comandi, spie e indicatori per un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.



4. UTILIZZAZIONE DELL'ADERENZA

4.1. Considerazioni generali

- 4.1.1. Per i motocicli senza carrozino e i tricicli, i sistemi di frenatura dotati di un dispositivo antibloccaggio sono considerati soddisfacenti se è verificata la condizione

$$\epsilon \geq 0,70$$

dove ϵ rappresenta l'aderenza utilizzata quale definita nell'addendum alla presente appendice⁽¹⁾.

- 4.1.2. Il coefficiente di utilizzazione dell'aderenza ϵ deve essere misurato su rivestimenti stradali il cui coefficiente di aderenza sia al massimo di 0,45 ed almeno di 0,8.
- 4.1.3. Le prove sono eseguite a veicolo vuoto.
- 4.1.4. La procedura di prova per determinare il coefficiente di aderenza (K) e le modalità di calcolo dell'aderenza utilizzata sono quelle prescritte nell'addendum alla presente appendice.

5. VERIFICHE COMPLEMENTARI

- 5.1. Le verifiche complementari qui di seguito descritte dovranno essere eseguite con veicolo vuoto.
- 5.1.1. Ogni ruota controllata da un dispositivo antibloccaggio non deve bloccarsi quando il dispositivo di frenatura sia azionato a fondo⁽²⁾ in modo improvviso sui due tipi di rivestimento stradale definiti al punto 4.1.2; la prova è eseguita con velocità iniziali sino a 0,8 Vmax, ma senza superare 80 km/h⁽³⁾.
- 5.1.2. Quando una ruota controllata da un dispositivo antibloccaggio passa da un rivestimento ad alto coefficiente di aderenza ad un rivestimento a basso coefficiente di aderenza come indicato al punto 4.1.2, la ruota non deve bloccarsi con il dispositivo di frenatura azionato a fondo⁽²⁾. La velocità di rotolamento ed il momento dell'applicazione dei freni devono essere calcolati in modo che, con il dispositivo antibloccaggio in piena funzione su un rivestimento ad alto coefficiente di aderenza, il passaggio da un rivestimento all'altro venga effettuato ad una velocità di circa 0,5 Vmax, senza superare 50 km/h.
- 5.1.3. Quando un veicolo passa da un rivestimento a debole coefficiente di aderenza ad un rivestimento ad alto coefficiente di aderenza, come indicato al punto 4.1.2, con il dispositivo di frenatura azionato a fondo⁽²⁾, la decelerazione del veicolo deve raggiungere il valore elevato opportuno entro un tempo ragionevole ed il veicolo non deve deviare dalla sua traiettoria iniziale. La velocità di rotolamento ed il momento dell'applicazione dei freni devono essere calcolati in modo tale che, con il dispositivo antibloccaggio pienamente in funzione sul rivestimento a debole coefficiente di aderenza, il passaggio da un rivestimento all'altro sia effettuato ad una velocità di circa 0,5 Vmax, senza superare 50 km/h.
- 5.1.4. Quando i due dispositivi di frenatura indipendenti sono muniti di un dispositivo antibloccaggio, le prove prescritte ai punti 5.1.1, 5.1.2 e 5.1.3 devono inoltre essere eseguite anche utilizzando simultaneamente i due dispositivi di frenatura indipendenti; il veicolo deve sempre conservare la sua stabilità.
- 5.1.5. Nondimeno, nei casi previsti ai precedenti punti 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3 e 5.1.4, sono ammessi periodi di bloccaggio o di slittamento estremo delle ruote a condizione che non venga pregiudicata la stabilità del veicolo. Il bloccaggio delle ruote è ammesso quando la velocità del veicolo è inferiore a 10 km/h.

(1) Per i ciclomotori a due ruote, il valore misurato deve essere indicato nel verbale di prova sino a quando non sarà stato definito un valore minimo per ϵ .

(2) La forza applicata al freno è la forza massima prescritta al punto 2.4 dell'appendice 1 per la categoria di veicolo; all'occorrenza può essere utilizzata una forza superiore per azionare il dispositivo antibloccaggio.

(3) Sui rivestimenti a bassa aderenza ($\leq 0,35$) la velocità iniziale può essere ridotta per ragioni di sicurezza: in questo caso il valore K e la velocità iniziale devono essere indicati nel verbale di prova.

- 2.2.3.2. Frenatura con il secondo dispositivo di frenatura di servizio o con il dispositivo di frenatura di soccorso, per tutte le categorie
La distanza di frenatura deve essere la seguente:
$$S \leq 0,1.V + V^2/65$$

(vale a dire una decelerazione media sviluppata di 2,5 m/s²).
- 2.3. Efficienza dell'eventuale freno di stazionamento
- 2.3.1. Il freno di stazionamento, anche se combinato con uno degli altri dispositivi di frenatura, deve permettere di immobilizzare il veicolo carico in una salita o su una discesa del 18 %.
- 2.4. Disposizioni relative ai comandi di frenatura
- 2.4.1. Forza esercitata sui comandi del freno di servizio
Comando manuale ≤ 200 N.
Comando a pedale ≤ 350 N (ciclomotori e motocicli).
Comando a pedale ≤ 500 (tricicli).
- 2.4.2. Comando dell'eventuale freno di stazionamento
Comando manuale ≤ 400 N.
Comando a pedale ≤ 500 N.
- 2.4.3. Per le leve dei freni a mano si suppone che la forza sia applicata a circa 50 mm dalle estremità della leva.
- 2.5. Valori di efficienza (minimi e massimi) da ottenere con freni bagnati
- 2.5.1. Le decelerazioni medie ottenute con freni bagnati da 0,5 a 1,0 secondi dopo il loro azionamento devono essere pari almeno al 60 % ⁽¹⁾ di quelle ottenute con i freni asciutti durante lo stesso periodo di tempo e quando sia applicata la stessa forza sul comando.
- 2.5.2. La forza di comando utilizzata, applicata nel modo più rapido possibile, deve essere equivalente a quella necessaria per ottenere una decelerazione media di 2,5 m/s² con i freni asciutti.
- 2.5.3. In nessun momento durante la prova con i freni bagnati la decelerazione deve superare il 120 % di quella ottenuta con i freni asciutti.

(1) Per i ciclomotori la cui velocità massima è inferiore o uguale a 25 km/h, detto valore è pari al 40 %.

- 1.4.3.2. La suddetta efficienza residua non deve essere:
- 1.4.3.2.1. inferiore al 60 % della decelerazione ottenuta nel corso della prova di tipo 0 se l'efficienza è espressa con una decelerazione, oppure
- 1.4.3.2.2. superiore alla distanza di arresto calcolata con la seguente formula se l'efficienza è espressa in distanza di arresto:

$$S_2 \leq 1,67 S_1 - 0,67 aV$$

dove

S_1 = distanza di arresto ottenuta nel corso della prova di tipo 0

S_2 = distanza di arresto registrata nel corso della prova di efficienza residua

a = 0,1

V = velocità iniziale all'inizio della frenata secondo la definizione del punto 2.1.1 oppure 2.2.2 della presente appendice.

2. EFFICIENZA DEI DISPOSITIVI DI FRENATURA

2.1. Prescrizioni concernenti le prove dei veicoli i cui dispositivi di frenatura agiscono solo sulla o sulle ruote dell'asse anteriore o dell'asse posteriore

2.1.1. Velocità di prova $V = 40 \text{ km/h}$ ⁽¹⁾ per i ciclomotori

Velocità di prova $V = 60 \text{ km/h}$ ⁽¹⁾ per i motocicli.

2.1.2. *Efficienza della frenatura a veicolo carico*

2.1.2.1. Per la prova dell'efficienza residua di tipo I (motocicli) si devono registrare nel verbale di prova i valori ottenuti per la distanza di frenatura, la decelerazione media sviluppata e la forza esercitata sul comando.

2.1.2.2. Frenatura unicamente con il freno anteriore

Categoria	Distanza di frenatura (S) (in metri)	Decelerazione media sviluppata corrispondente (in m/s^2)
Ciclomotori a 2 ruote	$S \leq 0,1.V + V^2/90$	3,4 ⁽¹⁾
Ciclomotori a 3 ruote	$S \leq 0,1.V + V^2/70$	2,7 ⁽²⁾
Motocicli senza carrozino	$S \leq 0,1.V + V^2/115$	4,4 ⁽²⁾
Motocicli con carrozino	$S \leq 0,1.V + V^2/95$	3,6

⁽¹⁾ Per i ciclomotori la cui velocità massima è inferiore o uguale a 25 km/h ed aventi un cerchio inferiore o uguale a 45 mm (codice 1.75), detto valore è di 2,8 o $S \leq 0,1 V + V^2/73$. Qualora non fosse possibile raggiungere il valore sopraindicato per tutti i dispositivi di frenatura a causa di un'aderenza limitata, si dovrà applicare il valore 4,0 m/s^2 effettuando una prova a veicolo carico ed utilizzando simultaneamente entrambi i dispositivi di frenatura.

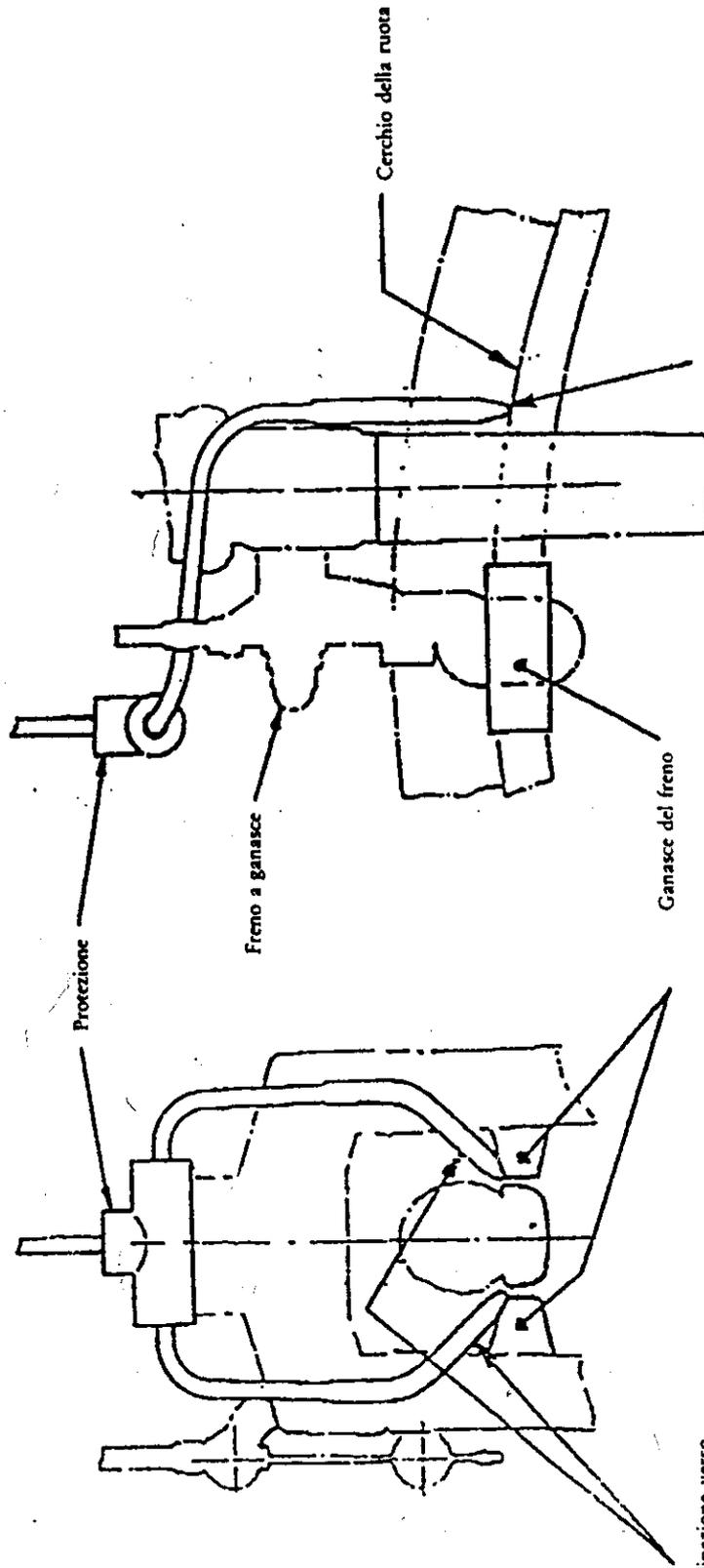
⁽²⁾ Se non è possibile ottenere questi valori relativi ad un unico dispositivo di frenatura a motivo di un'aderenza limitata, essi saranno sostituiti dai valori seguenti per una prova con veicolo carico ed i due freni azionati contemporaneamente:

- ciclomotori a 3 ruote: 4,4 m/s^2 ;
- motocicli senza carrozino: 5,8 m/s^2 .

⁽¹⁾ I ciclomotori la cui velocità massima è inferiore a 45 km/h ed i motocicli la cui velocità massima è inferiore a 67 km/h devono essere sottoposti alla prova ad una velocità pari a 0,9 V_{max} .

Schema 2

Metodo di asperzione con acqua (freni a ganasce e a staffa)



Prolunghe con un'inclinazione verso l'interno di circa 45° disposte verticalmente rispetto al cerchio della ruota

Nota: Sezione frontale del freno a ganasce. Una configurazione analoga è utilizzata per i freni del tipo a ganasce posteriori e a staffa.

Non in scala

- 1.3.6. Se nei casi di cui ai punti 1.3.3 e 1.3.4 non fosse possibile spruzzare l'acqua secondo le modalità previste a causa della presenza di una parte fissa del veicolo, l'acqua deve essere spruzzata nel primo punto in cui è possibile una proiezione ininterrotta, anche se detto punto si trova a più di 45° davanti alla o alle placchette.
- 1.3.7. Per i freni a tamburo, se non sono applicabili le disposizioni del punto 1.3.1, la quantità prescritta d'acqua deve essere spruzzata in modo uniforme da ciascun lato del dispositivo di frenatura (vale a dire sulla flangia e sul tamburo propriamente detti) mediante una prolunga disposta all'altezza del primo terzo del raggio del tamburo.
- 1.3.8. Fatte salve le disposizioni del punto 1.3.7 e la prescrizione secondo la quale nessuna prolunga deve trovarsi a meno di 15° o di fronte ad una fessura di ventilazione o di un foro di controllo sulla flangia, il sistema di aspersione di acqua sui tamburi dei freni deve essere disposto in modo tale da consentire la migliore proiezione ininterrotta di acqua.
- 1.3.9. Al fine di assicurare una corretta aspersione con acqua del o dei freni, il veicolo deve essere fatto funzionare immediatamente prima dell'inizio della serie di prove:
- quando il materiale di aspersione funziona in permanenza come prescritto nel presente allegato;
 - alla velocità di prova prescritta;
 - senza far funzionare il freno o i freni che devono essere sottoposti alla prova;
 - per una distanza di almeno 500 m sino al punto in cui deve essere effettuata la prova.
- 1.3.10. Per quanto riguarda i freni su cerchio di cui sono muniti determinati ciclomotori a velocità massima inferiore o uguale a 25 Km/h, l'acqua deve essere spruzzata sul cerchio della ruota, come indicato nello schema 2.

Appendice 1

Prove e prestazioni di frenatura

1. **PROVE DI FRENATURA**
 - 1.1. **Considerazioni generali**
 - 1.1.1. L'efficienza prescritta per i dispositivi di frenatura si basa sulla distanza di frenatura. L'efficienza di un dispositivo di frenatura è misurata sia in base allo spazio di frenatura in funzione della velocità iniziale, sia in funzione del tempo di risposta del dispositivo e della decelerazione media.
 - 1.1.2. La distanza di frenatura è lo spazio coperto dal veicolo dal momento in cui il conducente comincia ad agire sul comando sino al momento in cui il veicolo si ferma; la velocità iniziale è la velocità nel momento in cui il conducente comincia ad agire sul comando del dispositivo. Nelle formule indicate qui di seguito per misurare l'efficienza dei freni, i simboli hanno i seguenti significati:
 V = velocità iniziale espressa in km/h.
 S = distanza di frenatura espressa in metri.
 - 1.1.3. Per l'omologazione, l'efficienza di frenatura deve essere misurata all'atto delle prove su strada; queste prove devono essere effettuate nelle seguenti condizioni:
 - 1.1.3.1. la massa del veicolo deve essere conforme alle prescrizioni fissate per ciascun tipo di prova e deve essere indicata nel verbale di prova;
 - 1.1.3.2. le prove devono essere effettuate alla velocità e con le modalità prescritte per ciascun tipo di prova; se la velocità massima del veicolo non è conforme alla velocità prescritta, le prove sono eseguite in base alle altre modalità speciali previste;
 - 1.1.3.3. l'efficienza prescritta deve essere ottenuta senza bloccaggio della ruota o delle ruote, senza che il veicolo devii dalla traiettoria e senza vibrazioni anormali;
 - 1.1.3.4. durante le prove, la forza da esercitare sul comando per ottenere l'efficienza prescritta non deve superare il valore massimo fissato per la categoria del veicolo.
 - 1.1.4. **Condizioni di prova**
 - 1.1.4.1. Le prove del freno di servizio devono essere effettuate nelle seguenti condizioni:
 - 1.1.4.1.1. all'inizio della prova o della serie di prove, i pneumatici devono essere freddi e alla pressione prescritta per il carico effettivamente gravante sulle ruote in condizioni statiche;
 - 1.1.4.1.2. per le prove con veicolo carico, le masse devono essere ripartite sul veicolo conformemente alle prescrizioni del costruttore;
 - 1.1.4.1.3. per tutte le prove di tipo 0, i freni devono essere freddi; un freno è considerato freddo se la temperatura del disco o dell'esterno del tamburo è inferiore a 100 °C;
 - 1.1.4.1.4. il conducente deve essere seduto sulla sella in posizione normale per tutta la durata della prova;
 - 1.1.4.1.5. la superficie di prova deve essere piana, asciutta e presentare buone condizioni di aderenza;
 - 1.1.4.1.6. le prove devono essere effettuate in condizioni di vento tali da non influenzare i risultati.
 - 1.2. **Prova di tipo 0 (frenatura di servizio)**
 - 1.2.1. **Considerazioni generali**
 - 1.2.1.1. Le prescrizioni relative all'efficacia del freno di servizio devono essere quelle previste per ciascuna categoria di veicolo.

2.1.2.2. Frenatura di soccorso (ove applicabile)

La frenatura di soccorso deve consentire di arrestare il veicolo entro uno spazio ragionevole in caso di disfunzione nel sistema di frenatura di servizio. La sua azione deve essere moderabile. Il conducente deve poterla ottenere dal suo posto di guida mantenendo il controllo dell'organo di direzione almeno con una mano. Ai fini della presente prescrizione è ammesso che non possa prodursi più di un guasto alla volta nella frenatura di servizio.

2.1.2.3. Frenatura di stazionamento (se montata)

La frenatura di stazionamento deve consentire di mantenere il veicolo immobile su una pendenza ascendente o discendente, anche in assenza del conducente, poiché in questo caso gli elementi attivi vengono mantenuti in posizione di bloccaggio con un dispositivo ad azione puramente meccanica. Il conducente deve poter ottenere questa frenatura dal suo posto di guida.

2.2. Caratteristiche dei dispositivi di frenatura

2.2.1. Tutti i ciclomotori a due ruote o motocicli senza carrozino devono essere dotati di due dispositivi di frenatura di servizio, con comandi e trasmissioni indipendenti, l'uno agente almeno sulla ruota anteriore e l'altro almeno sulla ruota posteriore. •

2.2.1.1. I due dispositivi di frenatura di servizio possono avere un freno comune nel caso in cui un guasto ad uno di essi non incida sull'efficienza dell'altro. Alcune parti, come il freno propriamente detto, i cilindri dei freni ed i loro pistoni (ad eccezione dei giunti), le aste di spinta ed i complessi leva/camme dei freni non sono considerati come eventualmente soggetti a pericolo di rottura, purché tali parti siano sufficientemente dimensionate, facilmente accessibili per la manutenzione e presentino sufficienti caratteristiche di sicurezza.

2.2.1.2. Non è obbligatorio un freno di stazionamento.

2.2.2. Tutti i motocicli con carrozino devono essere muniti dei dispositivi di frenatura che sarebbero prescritti qualora fossero senza carrozino; se in occasione delle prove del veicolo con carrozino le suddette prescrizioni consentono di ottenere l'efficienza richiesta, non è prescritto un freno sulla ruota del carrozino; non è obbligatorio un dispositivo di frenatura di stazionamento.

2.2.3. Tutti i ciclomotori a tre ruote devono essere muniti:

2.2.3.1. di due dispositivi indipendenti di frenatura di servizio che azionino simultaneamente i freni su tutte le ruote, oppure

2.2.3.2. di un dispositivo di frenatura di servizio che azioni i freni su tutte le ruote e di un dispositivo di frenatura di soccorso che può essere il freno di stazionamento.

2.2.3.3. Inoltre, tutti i tricicli devono essere dotati di un dispositivo di frenatura di stazionamento che agisca sulla o sulle ruote di almeno un asse. Il dispositivo di frenatura di stazionamento, che può costituire uno dei due dispositivi di cui al punto 2.2.3.1, deve essere indipendente dal dispositivo che agisce sull'altro o sugli altri assi.

2.2.4. Tutti i tricicli devono essere muniti:

2.2.4.1. di un pedale di frenatura di servizio che agisca su tutte le ruote e di un dispositivo di frenatura di emergenza che può essere il dispositivo di frenatura di stazionamento e

2.2.4.2. di un dispositivo di frenatura di stazionamento che agisca sulle ruote di almeno un asse. Il comando del dispositivo di frenatura di stazionamento deve essere indipendente dal comando del dispositivo di frenatura di servizio.

2.2.5. I dispositivi di frenatura devono agire su superfici di frenatura fissate in permanenza alle ruote in modo rigido o mediante pezzi non soggetti a guasti.

2.2.6. Le parti di tutti i dispositivi di frenatura montate sui veicoli devono essere fissate solidamente onde evitare qualsiasi guasto al dispositivo di frenatura nella normale utilizzazione.

2.2.7. I dispositivi di frenatura devono funzionare liberamente qualora siano lubrificati e regolati correttamente.

2.2.7.1. L'usura dei freni deve poter essere facilmente compensata mediante regolazione manuale o automatica. Deve essere possibile regolare i freni sino alla sostituzione delle guarnizioni senza nuocere all'efficienza della frenatura.

ALLEGATO

1. DEFINIZIONI

Ai fini del presente decreto si intende per:

- 1.1. Tipo di veicolo per quanto riguarda la frenatura:
i veicoli che non differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i punti seguenti:
- 1.1.1. categoria di veicolo, quale definita all'articolo 1 della direttiva;
 - 1.1.2. massa massima, quale definita al punto 1.13;
 - 1.1.3. ripartizione della massa sugli assi;
 - 1.1.4. velocità massima per costruzione;
 - 1.1.5. dispositivo di frenatura di tipo differente;
 - 1.1.6. numero e disposizione degli assi;
 - 1.1.7. tipo di motore;
 - 1.1.8. numero dei rapporti e loro demoltiplicazione totale;
 - 1.1.8.a. rapporti di demoltiplicazione finali;
 - 1.1.9. dimensione dei pneumatici.
- 1.2. Dispositivo di frenatura:
il complesso degli organi, tranne il motore, che hanno la funzione di diminuire o annullare progressivamente la velocità di un veicolo in marcia, oppure di mantenerlo immobile se esso è già fermo. Tali funzioni sono specificate al punto 2.1.2. Il dispositivo di frenatura è costituito dal comando, dalla trasmissione e dal freno propriamente detto.
- 1.3. Comando:
l'organo direttamente azionato dal conducente per fornire alla trasmissione l'energia necessaria alla frenatura oppure per controllarla. Tale energia può essere costituita dalla forza muscolare del conducente o provenire da un'altra sorgente di energia controllata dal conducente, oppure da una combinazione di questi diversi tipi di energia.
- 1.4. Trasmissione:
il complesso degli elementi inseriti tra il comando e il freno, e che li collega funzionalmente. Quando la frenatura è realizzata o assistita da una sorgente di energia indipendente dal conducente, ma controllata da quest'ultimo, anche la riserva di energia che il dispositivo comporta fa parte della trasmissione.
- 1.5. Freno:
gli organi del dispositivo di frenatura nel quale si sviluppano le forze che si oppongono al moto del veicolo.
- 1.6. Dispositivi di frenatura di tipo differente:
dispositivi che differiscono sostanzialmente fra loro per quanto riguarda, in particolare, i punti seguenti:
- 1.6.1. dispositivi i cui elementi presentano caratteristiche diverse;
 - 1.6.2. dispositivi che presentano le caratteristiche diverse nei materiali utilizzati per un elemento qualsiasi o i cui elementi sono di forma o di grandezza diversa;
 - 1.6.3. dispositivo i cui elementi sono combinati in modo diverso.
- 1.7. Elemento(i) del dispositivo di frenatura:
uno o più componenti isolati il cui complesso costituisce il dispositivo di frenatura.

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

DECRETO 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/14/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

Visto l'art. n. 229 del nuovo codice della strada approvato con decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 114 del 18 maggio 1992 che delega i Ministri della Repubblica a recepire, secondo le competenze loro attribuite, le direttive comunitarie afferenti a materie disciplinate dallo stesso codice;

Visto l'art. 406 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada approvato con decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 303 del 28 dicembre 1992 che conferma l'applicabilità del sopracitato art. 229 del codice al recepimento delle direttive comunitarie disciplinanti materie del regolamento;

Visto l'art. 71 del nuovo codice della strada che ai commi 3 e 4 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 72 del nuovo codice della strada che ai commi 8, 9 e 10 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia di norme di omologazione e di contrassegno di conformità dei dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ispirandosi al diritto comunitario;

Visto l'art. 77 del nuovo codice della strada che dettando norme sul controllo di conformità al tipo omologato dei veicoli a motore, dei rimorchi e dei loro dispositivi di equipaggiamento, stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti e della navigazione a decretare in materia;

Visto il proprio decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva del Consiglio delle Comunità europee n. 92/61 del 30 giugno 1992 relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote, pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 99 del 30 aprile 1994;

Vista la direttiva del Consiglio n. 93/14/CEE del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote;

Decreta:

Art. 1.

1. Il presente decreto riguarda la frenatura di tutti i tipi di veicoli definiti all'art. 1 del decreto ministeriale 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

Art. 2.

1. Le procedure per il rilascio dell'omologazione relativamente alla frenatura per un tipo di veicolo a motore a due o a tre ruote sono quelle stabilite nel decreto 5 aprile 1994 di recepimento della direttiva 92/61/CEE.

S O M M A R I O

MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della direttiva 93/14/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote</i></p>	Pag. 5
<p>Allegato</p>	» 7
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della 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 a tre ruote</i></p>	» 25
<p>Allegato</p>	» 27
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della direttiva 93/30/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al segnalatore acustico dei veicoli a motore a due o a tre ruote</i></p>	» 35
<p>Allegato</p>	» 37
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della direttiva 93/31/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote</i></p>	» 43
<p>Allegato</p>	» 45
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della direttiva 93/32/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote</i></p>	» 53
<p>Allegato</p>	» 55
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della 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 a tre ruote</i></p>	» 57
<p>Allegato</p>	» 59
<p>DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994. — <i>Attuazione della direttiva 93/34/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o a tre ruote</i></p>	» 63
<p>Allegato</p>	» 65

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/31/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa ai cavalletti dei veicoli a motore a due ruote.

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/32/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote.

(+ agg. 1993/24)

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della 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 a tre ruote. (+ agg. 1993/23)

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/34/CEE del Consiglio, del 14 giugno 1993, relativa alle iscrizioni regolamentari dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

(+ agg. 1993/25)

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/92/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa sui veicoli a motore a due o a tre ruote. (+ agg. 2000/73)

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/93/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa alle masse e alle dimensioni dei veicoli a motore a due o a tre ruote.

DECRETO MINISTERIALE 3 novembre 1994.

Attuazione della direttiva 93/94/CEE del Consiglio, del 29 ottobre 1993, relativa all'alloggiamento per il montaggio della targa posteriore d'immatricolazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote. (+ agg. 1993/26)