



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 2.6.2006  
COM(2006) 262 final

2003/0059 (COD)

Proposition modifiée de

**DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues**

(Version codifiée)

(présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

## EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Le 28 mars 2003, la Commission a présenté une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil codifiant la directive 93/31/CE du Conseil du 14 juin 1993 relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues<sup>1</sup>.

Dans son avis du 26 juin 1993, le Groupe consultatif des services juridiques créé en vertu de l'accord interinstitutionnel du 20 décembre 1994 sur une méthode de travail accélérée pour la codification officielle des textes législatifs<sup>2</sup> a déclaré que la proposition visée ci-dessus se limite effectivement à une codification pure et simple, sans modification de substance des actes qui en font l'objet.

2. Eu égard aux résultats des travaux déjà réalisés au sein du Conseil au sujet de la proposition visée au point 1, la Commission a décidé de présenter - conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE - une proposition modifiée de codification de la directive en question.

Cette proposition modifiée tient également compte des adaptations purement rédactionnelles ou formelles suggérées par le Groupe consultatif des services juridiques qui se sont avérées fondées<sup>3</sup>. En outre, la présente proposition modifiée comprend des rectificatifs à la directive 93/31/CEE<sup>4</sup>.

3. Les changements apportés par la présente proposition modifiée, par rapport à la proposition initiale, sont les suivants:

Le considérant 1 est modifié comme suit:

« La directive 93/31/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues\* a fixé les prescriptions techniques relatives à la conception et à la construction des véhicules à moteur à deux roues en ce qui concerne leur béquille. Ces prescriptions techniques visaient au rapprochement des législations des États membres en vue de l'application, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception CE prévue par la directive 2002/24/CE. La directive 93/31/CEE a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle\*\*. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive. »

Les considérants 2, 3 et 4 sont supprimés.

Le considérant 5 est modifié comme suit:

« La présente directive est une des directives particulières du système de réception CE prévu par la directive 2002/24/CE. Par conséquent, les dispositions de la directive 2002/24/CE relatives aux systèmes, composants et entités techniques des véhicules s'appliquent à la présente directive. »

---

<sup>1</sup> COM(2003) 147 final du 28.3.2003.

<sup>2</sup> JO C 102 du 4.4.1996, p. 2.

<sup>3</sup> Avis transmis au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et au Comité économique et social européen, le 30 juin 2003.

<sup>4</sup> Les rectificatifs ne concernent que les versions anglaise, allemande et suédoise.

Le considérant 6 est remplacé par le texte suivant:

« Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'octroi de la réception de composant en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. »

Un second alinéa est ajouté à l'article 6 et est rédigé comme suit:

« Elle est applicable à partir du .... »

Annexe I, point 3.1.1.3.2 : Le rectificatif ne concerne que les versions anglaise et suédoise.

Annexe I, point 3.1.2: Le rectificatif ne concerne que la version allemande.

4. Afin d'en faciliter la lecture et l'examen, le texte complet de la proposition de codification modifiée est également présenté en annexe.

---

↓ 93/31/CEE

2003/0059 (COD)

Proposition modifiée de

## DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

### relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la directive 2002/24/CE du Parlement et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil<sup>5</sup>,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>6</sup>,

statuant selon la procédure prévue à l'article 251 du traité<sup>7</sup>,

considérant ce qui suit:

---

↓

- (1) La directive 93/31/CEE du Conseil du 14 juin 1993 relative à la béquille des véhicules à moteur à deux roues<sup>8</sup> a fixé les prescriptions techniques relatives à la conception et à la construction des véhicules à moteur à deux roues en ce qui concerne leur béquille. Ces prescriptions techniques visaient au rapprochement des législations des États membres en vue de l'application, pour chaque type de véhicule, de la procédure de réception CE prévue par la directive 2002/24/CE. La directive 93/31/CEE a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle<sup>9</sup>. Il convient, dans un souci de clarté et de rationalité, de procéder à la codification de ladite directive.

---

<sup>5</sup> JO L 124 du 9.5.2002, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/30/CE (JO L 106 du 27.4.2005, p. 17).

<sup>6</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>7</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>8</sup> JO L 188 du 29.7.1993, p. 19. Directive modifiée par la directive 2000/72/CE de la Commission (JO L 300 du 29.11.2000, p. 18).

<sup>9</sup> Voir annexe II, partie A.

---

↓ 93/31/CEE considérant 4  
(adapté)

- (2) ☒ La présente directive est une des directives particulières du système de réception CE prévu par la directive 2002/24/CE. Par conséquent, les dispositions de la directive 2002/24/CE relatives aux systèmes, composants et entités techniques des véhicules s'appliquent à la présente directive. ☒

---

↓ 93/31/CEE considérant 5  
(adapté)

- (3) ☒ Étant donné que l'objectif de l'action envisagée, à savoir l'octroi de la réception de composant en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison des dimensions et des effets de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif. ☒

---

↓

- (4) La présente directive ne doit pas porter préjudice aux obligations des États membres concernant les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B,

---

↓ 93/31/CEE

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

---

↓ 93/31/CEE (adapté)

*Article premier*

La présente directive s'applique à la béquille de tout type de véhicule ☒ à moteur ☒ à deux roues tel que défini à l'article 1<sup>er</sup> de la directive 2002/24/CE.

---

↓ 93/31/CEE

*Article 2*

La procédure pour l'octroi de la réception CE de composant en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues ainsi que les conditions pour la libre circulation de ces véhicules sont celles établies aux chapitres II et III de la directive 2002/24/CE.

---

↓ 93/31/CEE (adapté)

*Article 3*

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter les prescriptions de l'annexe I ☒ de la présente directive afin de tenir compte du ☒ progrès technique sont arrêtées conformément à la procédure ☒ visée ☒ à l'article [☒] 13, paragraphe 3, ☒ de la directive 70/156/CEE du Conseil<sup>10</sup>].

---

↓ 93/31/CEE

*Article 4*

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

---

↓

*Article 5*

La directive 93/31/CEE, telle que modifiée par la directive visée à l'annexe II, partie A, est abrogée, sans préjudice des obligations des États membres en ce qui concerne les délais de transposition en droit national et d'application des directives indiqués à l'annexe II, partie B.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites à la présente directive et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe III.

---

<sup>10</sup> JO L 42 du 23.2.1970, p. 1.

*Article 6*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Elle est applicable à partir du

---

↓ 93/31/CEE art. 5

*Article 7*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## ANNEXE I

### 1. DÉFINITIONS

Au sens de la présente directive, on entend par:

- 1.1. "béquille": un dispositif fixé solidement au véhicule au moyen duquel le véhicule peut être maintenu dans la position de stationnement verticale (ou quasi verticale) lorsqu'il est laissé à l'arrêt par son conducteur;
- 1.2. "béquille latérale": une béquille qui, lorsqu'on la déploie ou on la fait pivoter en position ouverte, soutient le véhicule sur un seul côté, laissant les deux roues en contact avec la surface d'appui;
- 1.3. "béquille centrale": une béquille qui, lorsqu'on la déploie en position ouverte, soutient le véhicule en fournissant une ou plusieurs plages de contact entre le véhicule et la surface d'appui de part et d'autre du plan longitudinal médian du véhicule;
- 1.4. "inclinaison transversale (it)": la pente, exprimée en pourcentage, de la surface d'appui réelle, l'intersection du plan longitudinal médian du véhicule et la surface d'appui étant perpendiculaires à la ligne de plus grande pente (figure 1);
- 1.5. "inclinaison longitudinale (il)": la pente, exprimée en pourcentage, de la surface d'appui réelle, le plan longitudinal médian du véhicule étant parallèle à la ligne de plus grande pente (figure 2);
- 1.6. "plan longitudinal médian du véhicule": le plan longitudinal de symétrie de la roue arrière du véhicule.

### 2. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

- 2.1. Tout véhicule à deux roues doit être pourvu d'au moins une béquille afin d'assurer sa stabilité à l'arrêt (par exemple, lorsqu'il est en stationnement) et non maintenu dans une position statique par une personne ou par des moyens externes. Les véhicules ayant des roues jumelées ne doivent pas être équipés de béquilles mais ils doivent remplir les ☒ prescriptions ☐ du point 6.2.2 en condition de parking (frein de stationnement serré).

- 2.2. Cette béquille doit être soit une béquille latérale, soit une béquille centrale, soit les deux.
- 2.3. Lorsque la béquille est articulée à la partie inférieure du véhicule ou en dessous de celui-ci, l'(les) extrémité(s) extérieure(s) de la béquille doit (doivent), pour la placer en position fermée ou de marche, se déplacer vers l'arrière du véhicule.

### **3. PRESCRIPTIONS PARTICULIÈRES**

#### **3.1. Béquille latérale**

3.1.1. La béquille latérale doit:

3.1.1.1. pouvoir soutenir le véhicule de façon à en assurer la stabilité latérale, que le véhicule soit sur une surface d'appui horizontale ou sur une pente, afin d'éviter qu'il ne soit trop facilement incliné davantage (et partant ne bascule autour du point d'appui constitué par la béquille latérale) ou trop facilement amené en position verticale et au-delà (et partant ne bascule sur le côté opposé à la béquille latérale);

3.1.1.2. pouvoir soutenir le véhicule de manière à assurer un positionnement stable lorsque le véhicule est placé sur une pente conformément au point 6.2.2;

3.1.1.3. pouvoir se replier automatiquement vers l'arrière en position fermée ou de marche,

3.1.1.3.1. lorsque le véhicule revient à sa position normale (verticale) de conduite,

ou

3.1.1.3.2. lorsque le véhicule avance par suite d'une action délibérée du conducteur;

3.1.1.4. nonobstant les ☒ prescriptions <☒ du point 3.1.1.3, être conçue et construite de telle façon qu'elle ne se referme pas automatiquement si l'angle d'inclinaison est modifié inopinément (par exemple quand le véhicule est légèrement poussé par un tiers ou par le déplacement d'air résultant du passage d'un véhicule),

- 3.1.1.4.1. une fois mise en position ouverte ou de stationnement,
  - 3.1.1.4.2. le véhicule étant incliné afin d'amener l'extrémité extérieure de la béquille latérale en contact avec le sol;
- et

3.1.1.4.3. le véhicule étant laissé en position de stationnement sans surveillance.

3.1.2. Les prescriptions du point 3.1.1.3 ne sont pas exigées si le véhicule est conçu de telle sorte qu'il ne puisse être entraîné par le moteur lorsque la béquille latérale est en position ouverte.

### **3.2. Béquille centrale**

3.2.1. La béquille centrale doit:

3.2.1.1. pouvoir soutenir le véhicule soit avec une roue ou les deux roues en contact avec la surface d'appui, soit sans que les roues soient en contact avec cette surface de manière à assurer la stabilité du véhicule:

3.2.1.1.1. sur une surface d'appui horizontale;

3.2.1.1.2. dans des conditions d'inclinaison;

3.2.1.1.3. sur une pente conformément au point 6.2.2;

3.2.1.2. pouvoir se replier automatiquement vers l'arrière en position fermée ou de marche,

3.2.1.2.1. lorsque le véhicule se déplace vers l'avant de manière à écarter la béquille centrale de la surface d'appui.

3.2.2. Les prescriptions du point 3.2.1.2 ne sont pas exigées si le véhicule est conçu de telle sorte qu'il ne puisse être entraîné par le moteur lorsque la béquille centrale est en position ouverte.

## **4. AUTRES PRESCRIPTIONS**

4.1. Les véhicules peuvent, en outre, être munis d'un témoin lumineux clairement perceptible par le conducteur assis en position de conduite et qui, lorsque le contact d'allumage est enclenché, s'allume et reste allumé jusqu'à ce que la béquille se trouve dans la position fermée ou de marche.

- 4.2. Toute béquille doit être munie d'un système de rétention qui la maintienne en position fermée ou de marche. Ce système peut être composé soit:
- de deux dispositifs indépendants, tels que deux ressorts distincts ou un ressort et un dispositif de retenue comme par exemple un "clip",  
soit
  - d'un dispositif unique qui doit pouvoir fonctionner sans défaillance pendant au moins:
    - 10 000 cycles d'utilisation normale si le véhicule est équipé de deux béquilles,  
ou
    - 15 000 cycles d'utilisation normale si le véhicule est équipé d'une seule béquille.

## **5. ESSAIS DE STABILITÉ**

5.1. Afin de déterminer la capacité de maintenir le véhicule dans une condition stable, comme spécifiée aux points 3 et 4, les essais suivants doivent être effectués.

### **5.2. État du véhicule**

5.2.1. Le véhicule doit être présenté à sa masse en ordre de marche.

5.2.2. Les pneumatiques doivent être gonflés à la pression recommandée par le constructeur pour cet état.

5.2.3. La transmission doit être au point mort ou, s'il s'agit d'une transmission automatique, dans la position "parking" lorsqu'elle existe.

5.2.4. Si le véhicule est muni d'un frein de stationnement, celui-ci doit être mis en action.

5.2.5. La direction doit se trouver en position de verrouillage. Si la direction peut être verrouillée lorsqu'elle est tournée soit vers la gauche soit vers la droite, il faut effectuer les essais dans les deux positions.

### **5.3. Terrain d'essai**

5.3.1. Pour les essais visés au point 6.1, on peut utiliser un terrain plat, horizontal, ayant une surface dure, sèche et propre.

### **5.4. Matériel d'essai**

5.4.1. Pour les essais visés au point 6.2, il faut utiliser une plate-forme de stationnement.

5.4.2. La plate-forme de stationnement doit être une surface rigide, plate, rectangulaire et capable de soutenir le véhicule sans fléchir sensiblement.

- 5.4.3. La surface de la plate-forme de stationnement doit être assez antidérapante pour empêcher le véhicule de glisser sur la surface d'appui durant les essais d'inclinaison ou de pente.
- 5.4.4. La plate-forme de stationnement doit être construite de façon à pouvoir prendre au moins l'inclinaison transversale (it) et l'inclinaison longitudinale (il) prescrites au point 6.2.2.

## 6. PROCÉDURES D'ESSAI

### 6.1. Stabilité sur une surface d'appui horizontale (essai pour le point 3.1.1.4)

- 6.1.1. Le véhicule se trouvant sur le terrain d'essai, on met la béquille latérale en position ouverte ou de stationnement et on laisse le véhicule reposer sur la béquille latérale.
- 6.1.2. On déplace le véhicule de façon à accroître de 3° l'angle formé par le plan longitudinal médian et la surface d'appui (en amenant le véhicule vers la position verticale).
- 6.1.3. À la suite de ce mouvement, la béquille latérale ne doit pas revenir automatiquement en position fermée ou de marche.

### 6.2. Stabilité sur une surface inclinée (essais concernant les points 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 et 3.2.1.1.3)

- 6.2.1. On place le véhicule sur la plate-forme de stationnement avec la béquille latérale et, séparément, avec la béquille centrale placée en position ouverte ou de stationnement, et on laisse le véhicule reposer sur la béquille.

↓ 2000/72/CE art. 1

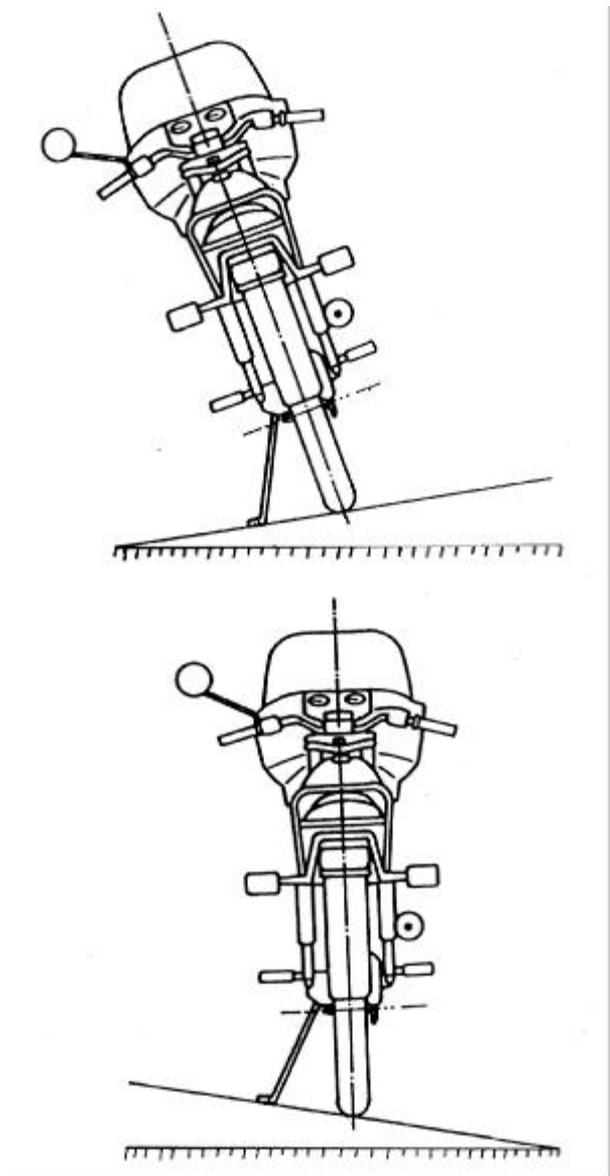
- 6.2.2. On donne à la plate-forme de stationnement l'inclinaison transversale (it) minimale, puis, séparément, l'inclinaison longitudinale (il) minimale selon le tableau ci-après:

Inclinaison	Béquille latérale		Béquille centrale	
	Cyclomoteur	Motocycle	Cyclomoteur	Motocycle
it (à gauche et à droite)	5 %	6 %	6 %	8 %
il en aval	5 %	6 %	6 %	8 %
il en amont	6 %	8 %	12 %	14 %

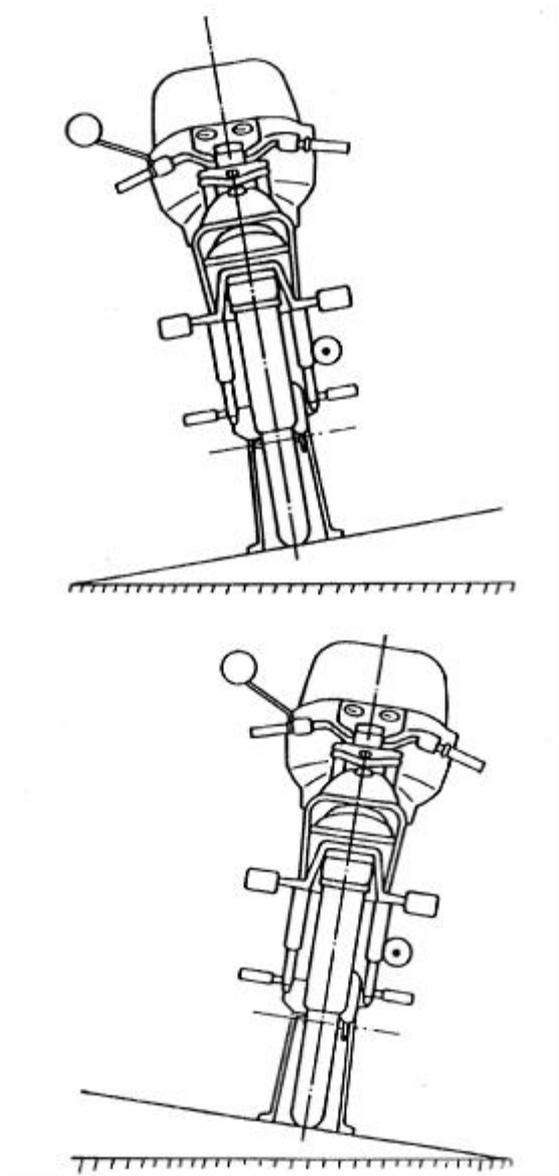
Voir figures 1a, 1b et 2.

- 6.2.3. Dans le cas où un véhicule, placé sur une plate-forme de stationnement inclinée, repose sur la béquille centrale et une roue seulement et peut être maintenu dans cette position avec la béquille centrale et soit la roue avant soit la roue arrière en contact avec la surface d'appui, et pour autant qu'il soit satisfait aux autres prescriptions de ce point, les essais décrits ci-dessus doivent être faits uniquement avec le véhicule reposant sur la béquille centrale et la roue arrière.
- 6.2.4. La plate-forme de stationnement étant inclinée selon chacune des pentes prescrites et les prescriptions qui précèdent étant dûment observées, le véhicule doit demeurer stable.
- 6.2.5. Au lieu de cette procédure, il est admis de disposer préalablement la plate-forme de stationnement selon les pentes prescrites avant que le véhicule ne soit mis en position.

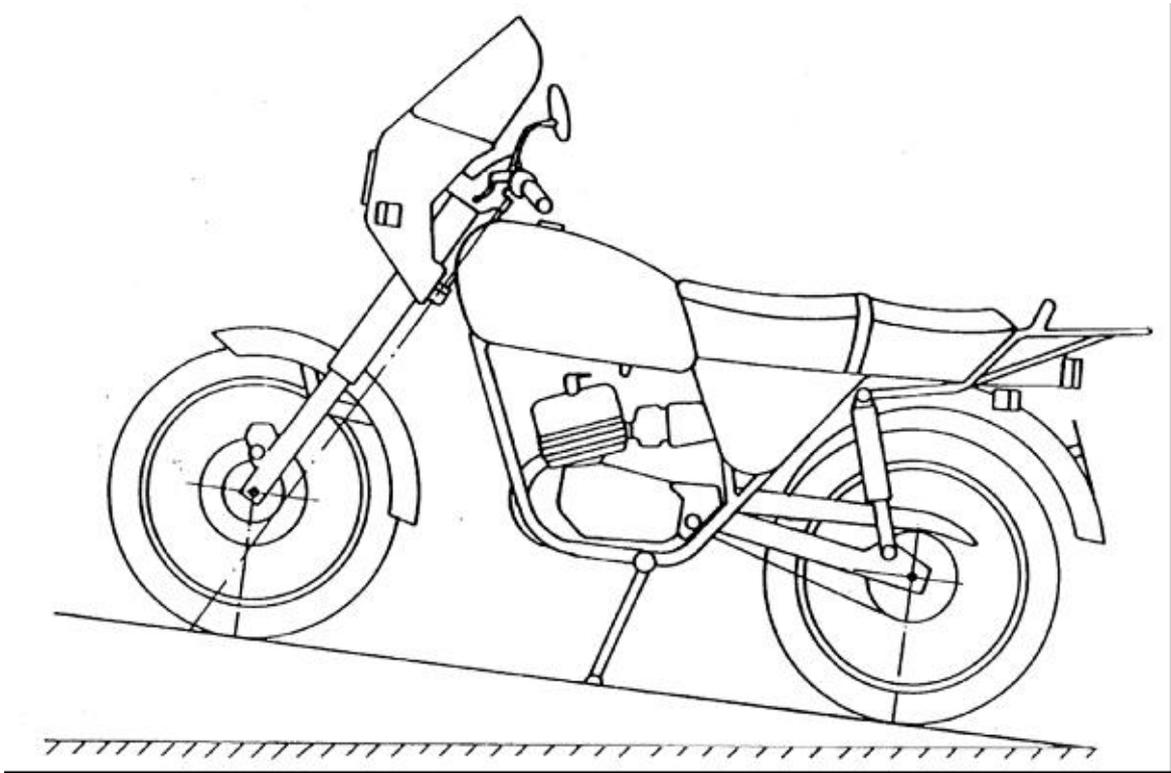
*Figure 1a*  
**Inclinaison transversale**



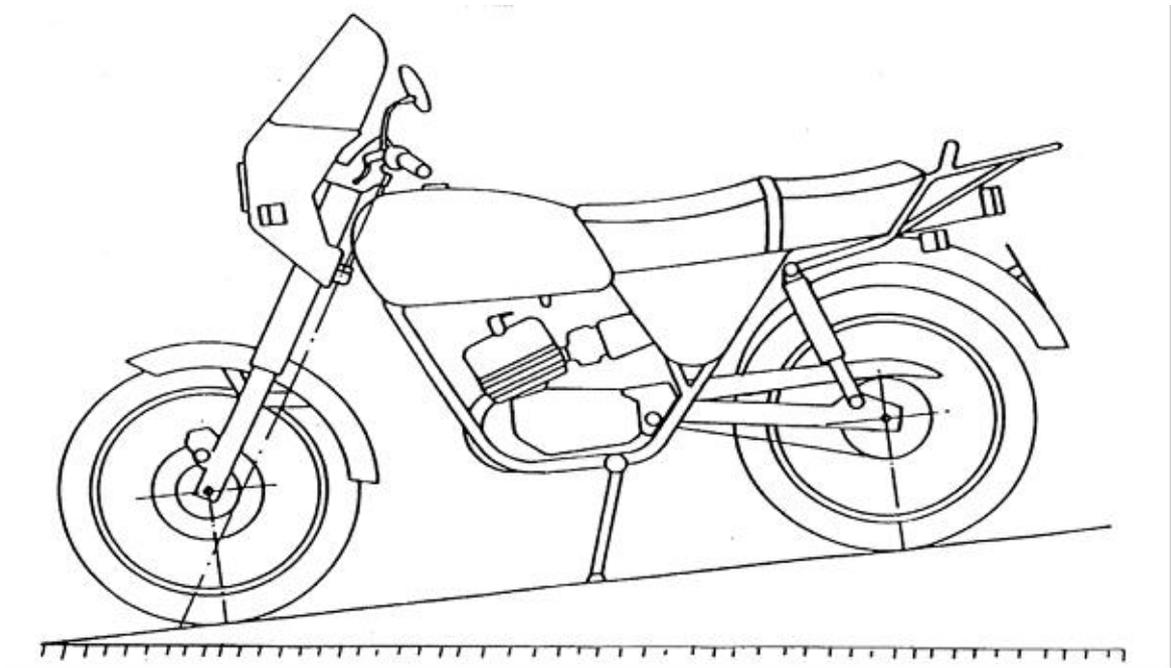
*Figure 1b*  
**Inclinaison transversale**



*Figure 2*  
**Inclinaison longitudinale (il) amont**



**Inclinaison longitudinale (il) aval**



*Appendice 1*

**Fiche de renseignements en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues**

(À joindre à la demande de réception CE de composant dans le cas où celle-ci est présentée indépendamment de la demande de réception du véhicule.)

Numéro d'ordre (attribué par le demandeur): .....

La demande de réception CE de composant en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues doit être assortie des renseignements figurant aux points suivants de l'annexe II de la directive 2002/24/CE:

- partie A, points:
  - 0.1
  - 0.2
  - 0.4 à 0.6
  - 2.1
  - 2.1.1
- partie B, points:
  - 1.3.1

Appendice 2

Indication de l'administration

Certificat d'homologation en ce qui concerne la béquille d'un type de véhicule à moteur à deux roues

MODÈLE

Rapport n° ..... du service technique ..... en date du .....

Numéro d'homologation: ..... Numéro d'extension: .....

1. Marque de fabrique ou de commerce du véhicule: .....

2. Type de véhicule: .....

3. Nom et adresse du constructeur: .....

.....

4. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant): .....

.....

5. Véhicule présenté à l'essai le: .....

6. L'homologation est accordée/refusée (<sup>1</sup>).

7. Lieu: .....

8. Date: .....

9. Signature: .....

<sup>(1)</sup> Biffer la mention inutile.



## **ANNEXE II**

### **Partie A**

#### **Directive abrogée avec sa modification** (visées à l'article 5)

Directive 93/31/CEE du Conseil (JO L 188 du 29.7.1993, p. 19)

Directive 2000/72/CE de la Commission (JO L 300 du 29.11.2000, p. 18)

### **Partie B**

#### **Délais de transposition en droit national et d'application** (visés à l'article 5)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
93/31/CEE	14 décembre 1994	14 juin 1995 <sup>(*)</sup>
2000/72/CE	31 décembre 2001	1 <sup>er</sup> janvier 2002 <sup>(**)</sup>

(\*) Conformément à l'article 4, paragraphe 1, troisième alinéa, de la directive 93/31/CEE:

"À partir de la date mentionnée au premier alinéa, les États membres ne peuvent interdire, pour des motifs concernant les béquilles, la première mise en circulation des véhicules qui sont conformes à la présente directive. "

(\*\*) Conformément à l'article 2 de la directive 2000/72/CE:

"1. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les États membres ne peuvent, pour des motifs concernant la béquille:

- refuser la réception CE d'un type de véhicule à moteur à deux roues ni
- interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules à moteur à deux roues

pour autant que la béquille réponde aux exigences de la directive 93/31/CEE, telle que modifiée par la présente directive.

2. À partir du 1<sup>er</sup> juillet 2002, les États membres refusent la réception CE de tout nouveau type de véhicule à moteur à deux roues pour des motifs concernant la béquille, si les exigences de la directive 93/31/CEE, telle que modifiée par la présente directive, ne sont pas respectées."

### ANNEXE III

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 93/31/CEE	Présente directive
Articles 1 <sup>er</sup> , 2 et 3	Articles 1 <sup>er</sup> , 2 et 3
Article 4, paragraphe 1	–
Article 4, paragraphe 2	Article 4
–	Article 5
–	Article 6
Article 5	Article 7
Annexe	Annexe I
Appendice 1	Appendice 1
Appendice 2	Appendice 2
–	Annexe II
–	Annexe III