

ARCHIVES HISTORIQUES DE LA COMMISSION

COLLECTION RELIEE DES
DOCUMENTS "COM"

COM (65)489

Vol. 1965/0111

Disclaimer

Conformément au règlement (CEE, Euratom) n° 354/83 du Conseil du 1er février 1983 concernant l'ouverture au public des archives historiques de la Communauté économique européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 43 du 15.2.1983, p. 1), tel que modifié par le règlement (CE, Euratom) n° 1700/2003 du 22 septembre 2003 (JO L 243 du 27.9.2003, p. 1), ce dossier est ouvert au public. Le cas échéant, les documents classifiés présents dans ce dossier ont été déclassifiés conformément à l'article 5 dudit règlement.

In accordance with Council Regulation (EEC, Euratom) No 354/83 of 1 February 1983 concerning the opening to the public of the historical archives of the European Economic Community and the European Atomic Energy Community (OJ L 43, 15.2.1983, p. 1), as amended by Regulation (EC, Euratom) No 1700/2003 of 22 September 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, p. 1), this file is open to the public. Where necessary, classified documents in this file have been declassified in conformity with Article 5 of the aforementioned regulation.

In Übereinstimmung mit der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 354/83 des Rates vom 1. Februar 1983 über die Freigabe der historischen Archive der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 43 vom 15.2.1983, S. 1), geändert durch die Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1700/2003 vom 22. September 2003 (ABl. L 243 vom 27.9.2003, S. 1), ist diese Datei der Öffentlichkeit zugänglich. Soweit erforderlich, wurden die Verschlussachen in dieser Datei in Übereinstimmung mit Artikel 5 der genannten Verordnung freigegeben.

COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA

COMMISSIONE

COM(65) 489 def.

Bruxelles, 20 dicembre 1965

Proposta di

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli
Stati membri relative alle targhe posteriori di
immatricolazione per i veicoli a motore

(Presentata dalla Commissione al Consiglio)

COM(65) 489 def.

RELAZIONE

Nel quadro dei lavori intrapresi dalla Commissione al fine di procedere, in base alle disposizioni dell'articolo 100, al ravvicinamento delle legislazioni vigenti nel settore dei veicoli a motore, è stata rilevata l'esistenza di disparità relative alle dimensioni, all'alloggiamento ed alla posizione delle targhe posteriori d'immatricolazione. Per quanto concerne le dimensioni delle targhe, per esempio, esistono targhe allungate e targhe che si sviluppano invece nel senso dell'altezza; e mentre alcuni Stati lasciano libero l'utente, e quindi il costruttore, di scegliere tra questi due tipi, altri Stati ammettono invece un solo modello. Del resto, sia che si tratti di targhe nel senso dell'altezza o di targhe allungate, le dimensioni richieste variano da uno Stato membro all'altro. Le disparità non sono meno numerose per ciò che riguarda l'alloggiamento e la posizione delle targhe: in tale materia alcune legislazioni sono estremamente liberali, mentre altre sono ispirate ad un grande rigore, motivato da ragioni di polizia stradale. Data la situazione, per i costruttori è nella maggior parte dei casi impossibile creare un modello di carrozzeria sul quale sia previsto un alloggiamento che consenta di montarvi la targa d'immatricolazione in maniera conforme alle norme vigenti in tutti gli Stati membri.

La direttiva elaborata dalla Commissione ha lo scopo di ovviare a tali difficoltà e di trovare una soluzione sia al problema posto dalle divergenze di forma e di dimensioni delle targhe, che al problema sollevato dalle diversità esistenti per ciò che riguarda la posizione e il montaggio delle targhe stesse.

.../...

Per quanto riguarda le dimensioni, sono stati previsti due tipi di alloggiamento, le cui caratteristiche sono descritte in allegato : un tipo nel senso dell'altezza e l'altro nel senso della larghezza; gli Stati membri hanno l'obbligo di permettere lo impiego di targhe che possono essere montate sia nell'uno che nell'altro di tali alloggiamenti. I costruttori saranno così in grado di scegliere, tra i due alloggiamenti previsti, il modello il cui formato si adatta meglio alla carrozzeria, con la certezza che in ciascuno Stato membro gli utenti disporranno di un modello di targa corrispondente alla forma di alloggiamento scelta.

Per ciò che riguarda le targhe, l'articolo 2 della direttiva impone ad ogni Stato membro di considerare conforme alla propria legislazione qualsiasi alloggiamento e qualsiasi montaggio che soddisfi le condizioni fissate in allegato. Di conseguenza, il costruttore che voglia beneficiare della direttiva dovrà prevedere nella carrozzeria degli alloggiamenti concepiti in maniera tale che le targhe soddisfino, una volta che vi siano state montate, a dette condizioni. L'estrema duttilità di tale sistema ha lo scopo di consentire ai costruttori di adattare fin d'ora la loro produzione al modello comunitario per ciò che riguarda l'alloggiamento della targa di immatricolazione.

Uttavia, la presente direttiva non ha lo scopo di obbligare gli Stati membri a sostituire alle rispettive legislazioni nazionali le norme tecniche riportate in allegato, almeno per ciò che riguarda la posizione degli alloggiamenti e il montaggio delle targhe. Ciò nondimeno è possibile che alcuni Stati membri decidano, per ragioni di polizia stradale o anche al fine di garantire un certo grado di uniformità dei veicoli circolanti, di procedere a tale sostituzione. V'è ragione di temere che tale modifica della legislazione vigente comporti difficoltà di adattamento per i produttori, o provochi perturbazioni nelle correnti di scambio.

L'articolo 4, secondo comma, ha lo scopo di prevenire tale rischio : esso dispone che le disposizioni della direttiva potranno sostituire il regime vigente soltanto dopo che siano trascorsi tre anni a decorrere dalla pubblicazione della direttiva stessa.

.../...

Nel frattempo gli Stati membri avranno già messo in vigore la direttiva, e si può prevedere con quasi assoluta certezza che, tenuto conto dell'importanza delle serie prodotte nel settore considerato, i costruttori avranno adattato la propria produzione alle norme della direttiva stessa: tale provvedimento agevolerà infatti i loro scambi all'interno della Comunità.

Nell'elaborazione della presente direttiva si è tenuto conto delle osservazioni formulate dal Comitato di collegamento dell'industria automobilista della CEE.

PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO
CONCERNENTE IL RAVVICINAMENTO DELLE LEGISLAZIONI DEGLI
STATI MEMBRI RELATIVE ALLE TARGHE POSTERIORI D'IMMATRI-
COLAZIONE PER VEICOLI A MOTORE.

(Presentata dalla Commissione al Consiglio)

IL CONSIGLIO DELLA COMUNITA' ECONOMICA EUROPEA,

VISTE le disposizioni del Trattato che istituisce la Comunità ed in particolare l'articolo 100,

VISTA la proposta della Commissione,

CONSIDERANDO che i divari tra le regolamentazioni nazionali in materia di veicoli a motore possono costituire degli intralci agli scambi e creare disparità nelle condizioni di concorrenza e che, di conseguenza, tali disparità hanno dirette ripercussioni sull'instaurazione e sul funzionamento del Mercato comune,

CONSIDERANDO la necessità di armonizzare le regolamentazioni in materia di dimensioni dell'alloggiamento e di montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione per i veicoli a motore, anche per consentire ai costruttori di prevedere per la targa posteriore di immatricolazione di ciascun modello di veicolo un alloggiamento conforme alle caratteristiche e dimensioni delle targhe prescritte nei vari Stati membri,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA :

Articolo 1

Si considerano veicoli in base alla presente direttiva: tutti i veicoli a motore, che circolano su strada, con o senza carrozzeria, muniti di almeno 4 ruote ed aventi una velocità massima per costruzione

.../...

superiore a 25 km/h, come pure i loro rimorchi.

Sono esclusi i veicoli di impiego industriale o impiegati per i lavori del genio civile, quali i trattori agricoli, le macchine agricole automotrici, le macchine per cantieri e lavori stradali, anche qualora eccezionalmente siano destinati al trasporto su strada.

Articolo 2

Ciascuno Stato membro considera conformi alla propria legislazione interna qualsiasi alloggiamento e montaggio delle targhe posteriori d'immatricolazione che soddisfino le condizioni indicate in allegato alla presente direttiva.

Articolo 3

Ogni Stato membro ammette l'impiego di almeno un tipo di targa, che possa essere interamente e correttamente montata nell'alloggiamento previsto a tale scopo su ogni veicolo, qualora tale alloggiamento corrisponda ad uno dei due tipi previsti nell'allegato alla presente direttiva.

Articolo 4

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per adeguare la propria legislazione alle disposizioni della presente direttiva entro diciotto mesi dopo la notifica di tale direttiva e ne informano immediatamente la Commissione.

Essi potranno abrogare il regime esistente, lasciando quindi in vigore unicamente le disposizioni conformi alla presente direttiva, soltanto dopo tre anni dalla pubblicazione della direttiva stessa sulla Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee.

Articolo 5

A partire dalla notifica della presente direttiva, gli Stati membri informano la Commissione, in tempo utile affinché questa ultima possa presentare le sue osservazioni, di ogni successivo progetto di disposizioni legislative, regolamentari o amministrative che essi intendono adottare nelle materie oggetto della presente direttiva.

Articolo 6

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il
Per il Consiglio
Il Presidente,

Annexe

ALLEGATO ALLA PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL CONSIGLIO IN
MATERIA DELLE TARGHE POSTERIORI D'IMMATRICOLAZIONE PER
I VEICOLI A MOTORE

1. Forma e dimensioni degli alloggiamenti di cui agli articoli 2
e 3 della direttiva

Gli alloggiamenti di cui sopra presentano una superficie rettangolare delle seguenti dimensioni minime :

	{ lunghezza	520 mm
	{ altezza	120 mm
oppure	{ lunghezza	340 mm
	{ altezza	240 mm

2. Posizione degli alloggiamenti e montaggio delle targhe corrispondenti

Gli alloggiamenti devono essere tali che, dopo corretto montaggio, le targhe corrispondenti presentino le seguenti caratteristiche :

a) Alloggiamento della targa nel senso della larghezza

La linea verticale mediana della targa non può trovarsi più a destra del piano di simmetria longitudinale del veicolo.

Il bordo verticale sinistro della targa non può trovarsi più a sinistra del piano verticale parallelo al piano longitudinale di simmetria del veicolo e tangente alla zona in cui la sezione trasversale del veicolo, tutto compreso, raggiunge la sua larghezza massima.

b) Posizione della targa rispetto al piano longitudinale di simmetria del veicolo

La targa è normale o pressoché normale al piano di simmetria longitudinale del veicolo.

Allegato

c) Inclinazione della targa

La targa è verticale; tuttavia per la superficie su cui è stampato il numero d'immatricolazione è ammesso un angolo massimo di 30° di inclinazione in avanti, purché il bordo superiore della targa non disti dal suolo più di 1,20 m.

d) Altezza minima del bordo inferiore della targa dal suolo

L'altezza del bordo inferiore della targa dal suolo non è inferiore a 0,30 m. La targa è visibile in tutto lo spazio compreso tra quattro piani, dei quali due siano verticali e passino per i due bordi laterali della targa formando un angolo di 30° col piano di simmetria longitudinale del veicolo, uno passi per il bordo superiore formando col piano orizzontale, un angolo di 30° verso l'alto, ed uno passi per il bordo inferiore formando col piano orizzontale un angolo di 15° verso il basso.

e) Altezza massima del bordo superiore della targa dal suolo

L'altezza del bordo superiore della targa dal suolo non supera m. 1,20. Tuttavia qualora sia praticamente impossibile rispettare questa disposizione, la dimensione di cui sopra potrà superare 1,20 m, ma dovrà essere il più possibile vicina a questo limite, compatibilmente con le caratteristiche costruttive del veicolo, senza mai superare i 2 m.

f) Determinazione della distanza dei bordi della targa dal suolo

Le altezze di cui ai punti c) d) e) di cui sopra devono essere misurate a veicolo scarico.
