



ASSOCIAZIONE ITALIANA
DI INGEGNERIA AGRARIA
aderente a CIGR e EurAgEng



ISPESL

Istituto Superiore per
la Prevenzione
E la Sicurezza del Lavoro

La sicurezza delle macchine agricole e degli impianti agro-industriali

Aspetti normativi, tecnici, ergonomici e
anti-infortunistici

Relazione generale:

La normativa nazionale e comunitaria per le trattrici

Valerio Tugnoli – UNACOMA

Convegno Nazionale
11-15 settembre 2002
Hotel Gran Catalunya – Alghero (SS)

La normativa nazionale e comunitaria per le trattrici

Valerio Tugnoli – UNACOMA

La trattrice agricola è uno strumento prezioso di lavoro che, come fonte di energia, nelle agricolture evolute nel giro di non molti anni ha totalmente soppiantato l'animale, assumendo il ruolo insostituibile di macchina indispensabile nelle più disparate lavorazioni agricole.

La crescente diffusione della trattrice ha reso necessaria la redazione di norme tecniche tendenti ad assicurare l'impiego della macchina con attrezzature diverse (per tutte ricordiamo le norme ISO 500 sulle prese di potenza e ISO 730 sugli attacchi a tre punti), alle quali si affiancarono i Codici OCSE, metodi di prova per la determinazione delle caratteristiche e delle prestazioni delle macchine, aventi scopo di mettere in grado gli utilizzatori di confrontare trattrici diverse, tuttora utilizzate da diversi paesi ai fini di gare di acquisto.

La crescente circolazione su strada delle trattrici ha anche indotto alcuni paesi a sviluppare Codici della strada per garantire la sicurezza degli utenti della strada, oltre che quella dei conducenti. Ne è un esempio il Codice della Strada italiano del 1959, che ha visto la luce in momenti in cui gli scambi commerciali aumentavano in modo quasi esponenziale.

Le differenze esistenti tra i vari Codici della Strada costringeva le case costruttrici a predisporre allestimenti particolari delle macchine e ad effettuare omologazioni distinte per ognuno dei paesi destinatari, con evidenti difficoltà tecniche e lievitazioni dei costi del prodotto finito.

Ciò non è sfuggito al legislatore comunitario, che nel 1964 ha avviato la preparazione di una direttiva sull'omologazione delle trattrici agricole, che doveva sostituirsi alle differenti normative nazionali per eliminare gli ostacoli agli scambi di ordine tecnico.

Dal momento che ogni stato membro premeva per la trasposizione nella norma comunitaria delle proprie disposizioni legislative, la direttiva ha avuto una gestazione difficoltosa, ed è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale CEE solamente il 28 marzo 1974 (Direttiva 74/150 del 4 marzo 1974). Questo è stato, tuttavia, solo un primo passo, poiché la Direttiva 74/150 è una "direttiva quadro", ovvero una direttiva che stabilisce quali siano le verifiche e le prove da effettuare in fase di omologazione. Si è perciò dovuto redigere una serie di direttive particolari (DP) contenenti le prescrizioni tecniche e le modalità per gli accertamenti.

Anche le direttive particolari (23 in tutto) hanno richiesto lavori preparatori piuttosto lunghi, tanto che l'ultima di esse (la Direttiva 89/173 del 21 dicembre 1988) è stata pubblicata solo il 10 marzo 1989, 15 anni dopo la pubblicazione della Direttiva quadro 74/150.

Con la emanazione della Direttiva 89/173 è divenuta possibile la "omologazione globale" CEE delle trattrici agricole, per cui, con una sola pratica di omologazione effettuata in uno degli stati membri, le macchine possono essere commercializzate liberamente in tutti gli altri stati senza formalità ulteriori.

Ciò almeno in via teorica, poiché il completamento della normativa comunitaria non ha risolto i problemi italiani.

Infatti, mentre a Bruxelles venivano elaborate le procedure comunitarie, in Italia fu deciso di aggiornare il Codice della Strada del 1959, ormai divenuto obsoleto, e, dopo alcuni anni di lavoro, fu portato a termine, nel dicembre del 1977, un nuovo testo legislativo. Esso, però, restò allo stato di bozza e fu trascurato per oltre 10 anni, dal momento che l'evoluzione dell'attività comunitaria, specialmente nel campo automobilistico, lo rendeva praticamente superato già dalla nascita.

Si sentiva, però, la necessità di avere un testo legislativo più attuale, rispetto a quello del 1959, e intorno al 1990, riprendendo i lavori interrotti nel 1977, nel giro di poco tempo fu

emanato il Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285), il quale introduceva nella procedura omologativa delle trattrici il riferimento alle direttive particolari CEE.

Tuttavia, vi erano piccole differenze rispetto ad alcune direttive, cosicché che le medesime prove effettuate per l'ottenimento dell'omologazione comunitaria dovevano essere ripetute per l'ottenimento dell'omologazione nazionale. Né, d'altra parte, era possibile fare riferimento alle omologazioni CEE per l'immatricolazione nel nostro paese, in quanto il tipo di gancio di traino adottato in sede comunitaria (gancio ISO) è incompatibile con gli occhioni italiani: oltre alle caratteristiche dimensionali, infatti, il gancio ISO è girevole e comporta occhioni fissi, mentre il gancio italiano (CUNA) è fisso e prevede l'impiego di occhioni girevoli.

Per tale motivo, le trattrici provviste di omologazione CEE potevano essere immatricolate senza "capacità di traino", ovvero senza poter circolare su strada con rimorchi o macchine trainate, risultando così del tutto inutili per gli agricoltori.

E neanche era possibile sostituire gli organi di traino con dispositivi conformi alle prescrizioni del nostro Codice, perché così facendo la macchina non sarebbe più stata conforme alle prescrizioni comunitarie, ed automaticamente l'omologazione sarebbe decaduta.

L'alternativa è stata, di conseguenza, quella di effettuare in parallelo le due omologazioni, nazionale e CEE, praticamente svolgendo due volte quasi tutte le prove, sia per le accennate differenze tra la legislazione comunitaria e quella italiana, sia perché il Regolamento per le omologazioni delle macchine agricole (Decreto Ministeriale 4 settembre 1996, n.568), che dal 7 maggio 1997 ha reso attuabile il Codice della Strada, curiosamente permetteva, ai fini dell'omologazione nazionale, la trasposizione di omologazioni parziali CEE (omologazioni effettuate sulla base di singole direttive particolari), ma non permetteva di utilizzare dati e risultati di prove contenuti in verbali di omologazioni globali, anche se queste altro non sono se non omologazioni effettuate svolgendo tutte le prove e verifiche previste dalle direttive particolari.

La particolare situazione italiana è stata risolta solo con la emanazione della Direttiva 2000/1 del 14 gennaio 2000, con la quale è stato istituito un periodo transitorio di 10 anni, con scadenza nel febbraio del 2010, durante il quale sono considerate valide le omologazioni CEE di trattrici provviste, oltre al gancio comunitario, anche di altri tipi di gancio ammessi in almeno uno stato membro.

La emanazione di detta direttiva è però stata solo il primo passo, dal momento che la normativa comunitaria sulle trattrici prende in considerazione il solo veicolo trattore e non il complesso macchina traente / macchina trainata. Per tale motivo è stato necessario definire le prove e verifiche accessorie per i costruttori di trattrici per il completamento delle omologazioni CEE in conformità alle richieste del Codice della Strada italiano.

È stata così diffusa la circolare prot.576 de 4 aprile 2001 della competente Divisione Mot.3 del Ministero dei Trasporti, con la quale appunto vengono precisate le incombenze (anche amministrative) per la trasposizione delle omologazioni comunitarie. Le prove e verifiche supplementari riguardano essenzialmente la determinazione delle masse rimorchiabili e la frenatura (alloggiamento della leva di comando meccanico del freno, frenatura di servizio e frenatura di stazionamento del treno).

Come si è accennato, sia in ambito comunitario che nazionale sono state sviluppate norme che per la loro complessità intrinseca (ed anche per lentezze burocratiche) hanno richiesto tempi lunghi di gestazione, ma che sono divenute rapidamente obsolete per l'evoluzione delle macchine, dovuta ai continui miglioramenti tecnici e produttivi ed alla necessità di rispondere alle esigenze di un'agricoltura in fermento.

È vero che in sede comunitaria esiste lo strumento dell'adeguamento delle direttive al progresso tecnico (nel corso degli anni, le 23 direttive particolari sulle trattrici sono state modificate, corrette o aggiornate da 35 tra direttive di modificazione, direttive di adeguamento al progresso tecnico e decisioni), ed anche nel nostro paese le leggi possono essere modificate, ma in entrambi i casi ciò avviene con estrema lentezza.

Il problema era di carattere generale, tanto da indurre gli organi comunitari a trovare soluzioni che permettessero di snellire i lavori e di giungere in tempi rapidi all'auspicato mercato comune. Così, nel 1985 fu decisa una nuova impostazione dei lavori comunitari (Nouvelle Approche) che dette luogo alla emanazione della nota Direttiva Macchine (Direttiva 89/392) riguardante la sicurezza delle macchine. Abolendo il concetto rigido dell'omologazione preliminare obbligatoria, la Direttiva Macchine introduce l'autocertificazione, ovvero la dichiarazione responsabile con la quale il costruttore attesta di aver adempiuto alle prescrizioni generali non sulla base di direttive, ma sulla base di norme di unificazione di carattere non obbligatorio.

Dal campo di applicazione della Direttiva Macchine sono state escluse, oltre a macchine richiedenti normative specifiche, le automobili e le trattrici, e cioè macchine già oggetto di un complesso apparato legislativo che si preferì non modificare.

Conseguentemente, nel secondo semestre del 1991 furono avviati i lavori di revisione della Direttiva 74/150, condotti dal Gruppo di Lavoro OTA-Trattrici, così denominato dai termini inglesi "Operational Type Approval". Tali lavori avevano lo scopo di aggiornare lo schema omologativo delle trattrici a ruote, allineando le procedure a quelle dell'autoveicolo ed estendendo il campo di applicazione della Direttiva 74/150 (limitato alle trattrici a ruote di tipo normale e con velocità fino a 40 km/h) anche alle trattrici speciali (a trampolo o a carreggiata larga), alle trattrici a cingoli, alle trattrici con velocità oltre 40 km/h, ai rimorchi agricoli ed alle macchine trainate.

Anche in questo caso l'iter è stato lungo, tanto che fu deciso di dividere i lavori in due parti. La prima parte (detta OTA – Fase 1) è stata conclusa con la Direttiva 2001/3 dell'8 gennaio 2001, che si limita ad aggiornare la Direttiva 74/150 solamente per la parte procedurale dell'omologazione, senza dare nulla di nuovo per quanto riguarda tutti gli altri aspetti. I lavori saranno realmente conclusi al termine della Fase 2, il cui iter è già iniziato molto prima della emanazione della Direttiva 2001/3. La nuova direttiva, che apporterà ulteriori modificazioni alla procedura, dovrebbe vedere la luce nel corso del 2003, e successivamente dovranno essere avviati i lavori di revisione di alcune direttive e di preparazione di nuove direttive per la regolamentazione delle nuove categorie di trattrici e macchine trainate.

In realtà, una delle nuove direttive è già in fase avanzata di elaborazione. Si tratta dell'adeguamento della Direttiva 76/432, nata per disciplinare la frenatura delle trattrici a ruote, che ora deve essere modificata per regolamentare la frenatura del complesso trattrice-rimorchio. L'anomalo stato di avanzamento di una direttiva particolare da riportare ad una direttiva quadro ancora in fase di elaborazione è dovuto al fatto che oltre 10 anni or sono, ed indipendentemente dai lavori del Gruppo OTA, il CEMA - Comitato europeo delle Associazioni dei costruttori di macchine agricole, di cui la UNACOMA è stata la promotrice nel 1959, elaborò una prima proposta da presentare al Gruppo Trattrici della CEE per ovviare alla rilevante lacuna normativa.

È da segnalare, parlando della seconda fase dei lavori OTA, che il governo francese ha avanzato una proposta, che almeno per il momento non ha avuto seguito, di estrapolare dall'insieme delle direttive sulle trattrici tutte quelle interessanti la sicurezza (come le direttive sui ROPS), e di inserire le trattrici nel campo di applicazione della Direttiva Macchine. In tal modo, le direttive sulle trattrici riguarderebbero solo la omologazione e le

caratteristiche tecniche ai fini della circolazione, mentre gli aspetti della sicurezza sarebbero oggetto della Direttiva Macchine.

Dal lato nazionale, il nuovo Codice della Strada del 1992 ed il relativo Regolamento di esecuzione sono divenuti attuabili solo dal 7 maggio 1997, con l'entrata in vigore del DM 4 settembre 1996, n.568 che dava indicazioni sulle procedure omologative, e fin da allora si sono evidenziate le difficoltà che da tempo erano state segnalate dall'Associazione dei costruttori di macchine agricole in merito all'attuazione delle disposizioni ed al necessario raccordo con la normativa comunitaria.

Su pressioni della UNACOMA ed a seguito di una annunciata "Legge Delega" che disponeva la revisione del Codice della Strada, agli inizi del 2000 fu avviata, in collaborazione col Ministero dei Trasporti, la redazione di una proposta di modificazione del Codice.

In quell'occasione, la UNACOMA propose di seguire la linea di tipo "nuovo approccio" già da alcuni anni allo studio presso la CEE, dove era in preparazione un testo legislativo comune riguardante le macchine mobili non stradali (NRMM, dall'inglese Non Road Mobile Machines), e cioè le macchine quali quelle agricole, per movimento di terra e da sollevamento, progettate e costruite per altri scopi e che solo occasionalmente circolino su strada.

Si tratta di una proposta inizialmente elaborata dal CEMA, poi sviluppata con il CECE (macchine per movimento di terra) e la FEM (macchine per il sollevamento). Tale proposta è stata successivamente messa a punto in collaborazione con la CEE, ipotizzando che potesse costituire una sorta di appendice alla Direttiva Macchine. È questo il motivo per il quale la proposta era stata ideata facendo ampio riferimento all'autocertificazione.

Nella bozza definitiva le trattrici erano escluse dal campo di applicazione, ma il concetto di Nuovo Approccio era egualmente interessante: si tratta di un dattiloscritto di una ventina di pagine, che rimanda a norme ISO, norme CEN, Regolamenti ECE e Direttive già esistenti.

Purtroppo, il suggerimento UNACOMA non è stato accolto dal Ministero dei Trasporti, preoccupato delle reazioni delle altre amministrazioni interessate, in particolare il Ministero dei Lavori Pubblici, che ha ampia voce in tema di Codice della Strada, e forse anche preoccupato (ma senza motivo) di perdere qualche sua prerogativa. I lavori di elaborazione della proposta, perciò, sono stati condotti rivedendo e perfezionando il testo esistente, anche se dando maggiori aperture alla normativa comunitaria ed alle norme di unificazione CEN e nazionali (ivi comprese quelle ISO trasformate in norma nazionale).

La bozza di proposta di nuovo Codice e relativo Regolamento di esecuzione era definita alla fine di giugno 2001, ma al settembre 2002, non vi è nessuna novità sull'argomento, salvo il fatto che il lavoro di un anno e mezzo di quattro Associazioni di categoria e di altrettante Associazioni di utilizzatori, svolto in più di venti di riunioni col Ministero dei Trasporti è da rivedere integralmente, in quanto la Legge Delega accennata (Legge 22 marzo 2001, n.85) è stata praticamente disattesa, e deve ora essere emanata una ulteriore Legge Delega, il cui testo ancora in bozza prevede una diversa impostazione dei lavori di revisione del Codice. Il nuovo testo legislativo non sarà definito prima della metà del 2003.

Come si è visto, esistono due linee normative che hanno una loro vita parallela, e che esisteranno sino a quando quella comunitaria non sarà completa e, di conseguenza, si sostituirà integralmente a quella nazionale.

Ma il discorso è molto più complesso, in quanto le trattrici, come strumenti di lavoro, rientrano nel campo di applicazione di altre direttive comunitarie riguardanti tutela dei lavoratori.

Si può, ad esempio, accennare alla Direttiva 86/188 (adottata col DLgs 277/1991) concernente l'esposizione al rumore nei posti di lavoro. Ma su altre due direttive vale la pena di soffermarsi: si tratta della Direttiva 89/655 (adottata nella nostra legislazione con il DLgs

626/1994) e della successiva Direttiva di modificazione 95/63 (attuata con il DLgs 359/1999), concernenti i requisiti minimi di sicurezza e di salute per l'uso di attrezzature di lavoro da parte dei lavoratori.

Il comma 3 dell'art.3 del DLgs 359/1999 stabilisce che *“il datore di lavoro adegua ai requisiti di cui all'allegato XV le attrezzature di lavoro indicate nel predetto allegato, già messe a disposizione dei lavoratori alla data del 5 dicembre 1998 e non soggette a norme nazionali di attuazione di direttive comunitarie concernenti disposizioni di carattere costruttivo, allorché esiste per l'attrezzatura di lavoro considerata un rischio corrispondente”*.

L'art.7 dello stesso DLgs 359/1999 prescrive che per le attrezzature di lavoro mobili con lavoratore o lavoratori a bordo devono essere limitati i rischi derivanti da un ribaltamento dell'attrezzatura stessa, mediante una struttura di protezione che impedisca all'attrezzatura di ribaltarsi di più di un quarto di giro (ROPS). Inoltre, qualora sussista anche il pericolo che, in caso di ribaltamento, il lavoratore trasportato a bordo rimanga schiacciato tra parti dell'attrezzatura di lavoro e il suolo, deve essere installato un sistema di ritenzione (in pratica cinture di sicurezza) del lavoratore o dei lavoratori trasportati.

Le trattrici rientrano certamente nell'ambito delle *“attrezzature di lavoro mobili con lavoratore a bordo”*. Pertanto, si renderebbe necessario l'adeguamento di un elevato numero di macchine, anche se per le trattrici a ruote, che sono la grande maggioranza delle quasi 1.700.000 macchine esistenti in Italia, sussistono seri dubbi giuridici sull'applicabilità delle disposizioni del DLgs 359/1999, e senza considerare che per alcune macchine che lavorano esclusivamente in zone pianeggianti le reali condizioni operative non comporterebbero la necessità di telai di protezione e di cinture di sicurezza.

I dubbi sul fatto che le trattrici a ruote debbano rispondere a quanto previsto dal DLgs 359/1999 sono da mettere in rapporto col fatto che, in realtà, esse sono *“soggette a norme nazionali di attuazione di direttive comunitarie concernenti disposizioni di carattere costruttivo”*, in quanto oggetto della direttiva 74/150 e delle direttive particolari a questa collegate, tutte regolarmente adottate nella legislazione italiana. E, come recita il 3° *“considerando”* della stessa Direttiva 74/150, si tratta di un insieme di norme emanate al fine di garantire la sicurezza sul lavoro, oltre che la sicurezza della circolazione stradale.

A prescindere da questi dubbi, il problema consiste nel fatto che per le trattrici a ruote sono state studiate norme comunitarie sui dispositivi ROPS, ma non esistono disposizioni sulle cinture di sicurezza. Questa non è una dimenticanza: l'Unione Europea nelle premesse della direttiva 97/54/CE sottolineava la necessità di armonizzare quanto prima a livello comunitario l'installazione delle cinture di sicurezza sulle trattrici, e la proposta della futura direttiva quadro (cosiddetta OTA II) sull'omologazione delle trattrici agricole, dei loro rimorchi e delle attrezzature trainate, prevede per le trattrici dei riferimenti normativi per i punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza.

Un discorso a parte deve essere fatto per le trattrici a cingoli, macchine di particolare importanza per l'agricoltura italiana, dal momento che nel nostro parco macchine una trattrice su cinque è a cingoli, ma che non sono mai state regolamentate da direttive comunitarie specifiche. Per quanto riguarda i telai di protezione, le case costruttrici italiane, attente ai problemi della sicurezza degli utilizzatori, hanno da qualche anno iniziato a fornirli su tali macchine, utilizzando le prescrizioni contenute nel Codice 8 dell'OCSE, che è stato emanato solamente nel 1992 ed è entrato in vigore senza carattere di obbligatorietà.

Da quanto detto, si può comprendere che in molti casi il datore di lavoro si troverebbe in reale difficoltà per l'adeguamento della macchina, in assenza di opportuni criteri costruttivi sui quali non ha potuto neanche contare il costruttore in fase di progettazione.

L'installazione di dispositivi di protezione contro il ribaltamento e di cinture su trattrici già in uso (quasi tutte non predisposte) comporterebbe problemi di ordine tecnico non superabili

nella maggior parte dei casi. Anche il semplice montaggio di cinture su macchine già dotate di ROPS è praticamente impossibile, in quanto comporta la sostituzione del sedile con un altro provvisto dei necessari punti di ancoraggio, il quale ultimo, avendo necessariamente misure diverse dall'originale, farebbe decadere il rispetto dei requisiti previsti da altre direttive, in particolare lo spazio di sopravvivenza entro il ROPS e la raggiungibilità dei comandi. Né è da trascurare il fatto che la sostituzione di un componente importante quale il sedile rispetto a quello riscontrato in sede di omologazione è effettuabile solo con ulteriori difficoltà burocratiche.

Il montaggio delle cinture interessa la quasi totalità delle trattrici esistenti nelle nostre campagne, poiché solo da pochi anni si è cominciato a notare qualche sporadico caso di immissione sul mercato di trattrici (praticamente di sola provenienza estera) munite di sedili predisposti per il montaggio delle cinture di sicurezza, conformi ai requisiti tecnici contenuti nelle norme statunitensi SAE.

Ma pur adeguando il parco macchine ai sensi del DLgs 359/1999, ci si troverebbe di fronte ad un paradosso, poiché a tutt'oggi l'installazione delle cinture di sicurezza continua a non essere obbligatoria, in quanto non richiesta né dalle norme comunitarie né dal Codice della Strada italiano. Pertanto, le trattrici in uso alla data del 5 dicembre 1998 si troverebbero ad essere munite di cinture di sicurezza, mentre quelle immesse sul mercato dopo tale data ed anche oggi non sono tenute a montare i sistemi di ritenzione del conducente.

Le disposizioni del DLgs 359/1999 entreranno in vigore il 5 dicembre 2002, e ci si augura che entro quella data si possano avere dei chiarimenti.

Da questo rapido panorama appare evidente che il legislatore, sia esso comunitario o italiano, presta la massima attenzione ai problemi della sicurezza, ma, purtroppo, ci si trova di fronte a provvedimenti talora contraddittori e di difficile attuazione, in quanto emanati da più di un organismo (diverse direzioni e divisioni a Bruxelles e diversi ministeri in Italia).

La situazione, perciò, lascia spesso in imbarazzo il costruttore, che ha il difficile compito di conciliare le esigenze legislative con quelle dell'utilizzazione, perché si parla non di macchine in senso astratto, ma di strumenti di lavoro che divengono sempre più complessi e perfezionati per poter soddisfare le richieste dell'agricoltura moderna, che necessita di macchine sempre più affidabili e redditive sia in termini produttivi che in termini economici.

L'industria produttrice italiana, oggi al primo posto nella graduatoria mondiale, auspica, per tale motivo, che si possa pervenire quanto prima ad una legislazione univoca, snella e che, soprattutto, permetta al costruttore di aggiornare le sue macchine in tempi rapidi.

RIFERIMENTI NORMATIVI

TRATTRICI AGRICOLE - DIRETTIVE CEE

- 74/150 Trattrici: Direttiva quadro sulla Omologazione
Direttiva del 4 marzo 1974 - GU L84 del 28 marzo 1974
Modificata con Direttive 79/694, 82/890, 88/297, 97/54 e 2000/25
- 74/151 Trattrici: Peso, targa, serbatoio, zavorre, avvisatore acustico, rumorosità ambiente, silenziatore
Direttiva del 4 marzo 1974 - GU L84 del 28 marzo 1974
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttive 88/410 e 98/38
- 74/152 Trattrici: Velocità massima e pianale di carico
Direttiva del 4 marzo 1974 - GU L84 del 28 marzo 1974
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttive 88/412 e 98/89
- 74/346 Trattrici: Retrovisori
Direttiva del 25 giugno 1974 - GU L191 del 15 luglio 1974
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 98/40
- 74/347 Trattrici: Campo di visibilità e tergicristallo
Direttiva del 25 giugno 1974 - GU L191 del 15 luglio 1974
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 79/1073 (e rett.)
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
- 75/321 Trattrici: Sterzo
Direttiva del 20 maggio 1975 - GU L147 del 9 giugno 1975
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttive 88/411 e 98/39
- 75/322 Trattrici: Disturbi radioelettrici
Direttiva del 20 maggio 1975 - GU L147 del 9 giugno 1975
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 2000/2
- 75/323 Trattrici: Presa di corrente
Direttiva del 20 maggio 1975 - GU L147 del 9 giugno 1975
Direttiva annullata e sostituita dalla 78/933
- 76/432 Trattrici: Frenatura
Direttiva del 6 aprile 1976 - GU L122 dell'8 maggio 1976
Modificata con Direttive 82/890, 96/63 e 97/54
- 76/763 Trattrici: Sedili per accompagnatori
Direttiva del 27 luglio 1976 - GU L262 del 27 settembre 1976
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 1999/86
- 77/311 Trattrici: Rumorosità all'orecchio del conducente
Direttiva del 29 marzo 1977 - GU L105 del 28 aprile 1977
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Art.2 attuato con Decisioni 96/627 e 2000/63
- 77/536 Trattrici: ROPS, Prova dinamica
Direttiva del 28 giugno 1977 - GU L220 del 29 agosto 1977
Modificata con Direttive 87/354 e 89/680

- Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 1999/55
- 77/537 Trattrici: Inquinamento motori diesel
Direttiva del 28 giugno 1977 - GU L220 del 29 agosto 1977
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
- 78/764 Trattrici: Sedile del conducente
Direttiva del 25 luglio 1978 - GU L255 del 18 settembre 1978
Modificata con Direttive 82/890, 87/354 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttive 83/190, 88/465 e 1999/57
- 78/933 Trattrici: Installazione dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa
Direttiva che ha annullato e sostituito la Direttiva 75/323
Direttiva del 17 ottobre 1978 - GU L325 del 20 novembre 1978
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 1999/56
- 79/532 Trattrici: Dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa
Direttiva del 17 maggio 1979 - GU L145 del 13 giugno 1979
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
- 79/533 Trattrici: Retromarcia e dispositivo di rimorchio
Direttiva del 17 maggio 1979 - GU L145 del 13 giugno 1979
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 1999/58
- 79/622 Trattrici: ROPS, Prova statica
Direttiva del 25 giugno 1979 - GU L179 del 17 luglio 1979
Modificata con Direttiva 87/354
Adeguata al progresso tecnico con Direttive 82/953, 88/413 e 1999/40
- 79/694 Trattrici: Direttiva quadro sulla Omologazione
Modificazione della Direttiva 74/150 (omologazione entità tecniche indipendenti)
Direttiva del 24 luglio 1979 - GU L205 del 13 agosto 1979
- 79/1073 Trattrici: Campo di visibilità e tergilcristallo
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/347
Direttiva del 22 novembre 1979 - GU L331 del 27 dicembre 1979
Corretta con Rettifica di cui alla GU L62 del 7 marzo 1980
- 80/720 Trattrici: Spazio di manovra, mezzi di accesso, sportelli e finestrini
Direttiva del 24 giugno 1980 - GU L194 del 28 luglio 1980
Modificata con Direttive 82/890 e 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 88/414
- 82/890 Trattrici: Aumento della velocità da 25 a 30 km/h
Modificazione delle Direttive 74/150, 74/151, 74/152, 74/346, 74/347, 75/321, 75/322, 76/432, 76/763, 77/311, 77/537, 78/764, 78/933, 79/532, 79/533 e 80/720
Direttiva del 17 dicembre 1982 - GU L378 del 31 dicembre 1982
- 82/953 Trattrici: ROPS, Prova statica
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 79/622
Direttiva del 15 dicembre 1982 - GU L386 del 31 dicembre 1982
- 83/190 Trattrici: Sedile del conducente
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 78/764
Direttiva del 28 marzo 1983 - GU L109 del 26 aprile 1983
- 86/297 Trattrici: Presa di potenza e relativa protezione
Direttiva del 26 maggio 1986 - GU L186 dell'8 luglio 1986
Modificata con Direttiva 97/54
- 86/298 Trattrici strette: Archi ROPS posteriori
Direttiva del 26 maggio 1986 - GU L186 dell'8 luglio 1986

- Modificata con Direttiva 89/682
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 2000/19
- 86/415 Trattrici: Comandi
Direttiva del 24 luglio 1986 - GU L240 del 26 agosto 1986
Modificata con Direttiva 97/54
- 87/354 Modificazione di alcune Direttive per sigle degli Stati membri
(Direttive 76/767, 77/536, 78/764, 79/622 e 84/528)
Direttiva del 25 giugno 1987 - GU L192 dell'11 luglio 1987
- 87/402 Trattrici strette: ROPS anteriori
Direttiva del 25 giugno 1987 - GU L220 dell'8 agosto 1987
Modificata con Direttiva 89/681
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 2000/22
- 88/297 Trattrici: Direttiva quadro sulla omologazione
Modificazione della Direttiva 74/150
Direttiva del 3 maggio 1988 - GU L126 del 20 maggio 1988
- 88/410 Trattrici: Serbatoio, zavorre, rumorosità ambiente
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/151
Direttiva del 21 giugno 1988 - GU L200 del 26 luglio 1988
- 88/411 Trattrici: Sterzo
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 75/321
Direttiva del 21 giugno 1988 - GU L200 del 26 luglio 1988
- 88/412 Trattrici: Velocità massima e pianale di carico
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/152
Direttiva del 22 giugno 1988 - GU L200 del 26 luglio 1988
- 88/413 Trattrici: ROPS, Prova statica
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 79/622
Direttiva del 22 giugno 1988 - GU L200 del 26 luglio 1988
- 88/414 Trattrici: Spazio di manovra, mezzi di accesso, sportelli e finestrini
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 80/720
Direttiva del 22 giugno 1988 - GU L200 del 26 luglio 1988
- 88/465 Trattrici: Sedile del conducente
Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 78/764
Direttiva del 30 giugno 1988 - GU L228 del 17 agosto 1988
- 89/173 Trattrici: Dimensioni e masse rimorchiabili - Regolatore di velocità; protezione degli elementi motori, delle parti sporgenti e delle ruote - Parabrezza e altri vetri - Collegamenti meccanici trattrice/veicolo rimorchiato, carico sul gancio - Posizione ed apposizione delle targhette regolamentari - Comando della frenatura dei veicoli rimorchiati
Direttiva del 21 dicembre 1988 - GU L67 del 10 marzo 1989
Modificata con Direttiva 97/54
Adeguata al progresso tecnico con Direttiva 2000/1
- 89/680 Trattrici: ROPS, Prova dinamica
Modificazione della Direttiva 77/536
Direttiva del 21 dicembre 1989 - GU L398 del 30 dicembre 1989
- 89/681 Trattrici strette: ROPS anteriori
Modificazione della Direttiva 87/402
Direttiva del 21 dicembre 1989 - GU L398 del 30 dicembre 1989
- 89/682 Trattrici strette: ROPS posteriori
Modificazione della Direttiva 86/298
Direttiva del 21 dicembre 1989 - GU L398 del 30 dicembre 1989

- 96/63 Trattrici: Frenatura
 Modificazione della Direttiva 76/432
 Direttiva del 30 settembre 1996 - GU L253 del 5 ottobre 1996
- 96/627 Trattrici: Rumorosità all'orecchio del conducente
 Attuazione dell'art.2 della Direttiva 77/311
 Decisione del 17 ottobre 1996 - GU L282 del 1° novembre 1996
 Modificata con Decisione 2000/63
- 97/54 Trattrici: Aumento della velocità da 30 a 40 km/h
 Modificazione delle Direttive 74/150, 74/151, 74/152, 74/346, 74/347, 75/321, 75/322, 76/432, 76/763, 77/311, 77/537, 78/764, 78/933, 79/532, 79/533, 80/720, 86/297, 86/415 e 89/173
 Direttiva del 23 settembre 1997 - GU L277 del 10 ottobre 1997
- 98/38 Trattrici: Peso, targa, serbatoio, zavorre, rumorosità ambiente, silenziatore
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/151
 Direttiva del 3 giugno 1998 - GU L170 del 16 giugno 1998
- 98/39 Trattrici: Sterzo
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 75/321
 Direttiva del 5 giugno 1998 - GU L170 del 16 giugno 1998
- 98/40 Trattrici: Retrovisori
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/346
 Direttiva dell'8 giugno 1998 - GU L171 del 17 giugno 1998
- 98/89 Trattrici: Velocità massima e pianale di carico
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 74/152
 Direttiva del 20 novembre 1998 - GU L322 dell'1 dicembre 1998
- 1999/40 Trattrici: ROPS, Prova statica
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 79/622
 Direttiva del 6 maggio 1999 - GU L124 del 18 maggio 1999
- 1999/55 Trattrici: ROPS, Prova dinamica
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 77/536
 Direttiva del 1° giugno 1999 - GU L146 dell'11 giugno 1999
- 1999/56 Trattrici: Installazione dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 78/933
 Direttiva del 3 giugno 1999 - GU L146 dell'11 giugno 1999
- 1999/57 Trattrici: Sedile del conducente
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 78/764
 Direttiva del 7 giugno 1999 - GU L148 del 15 giugno 1999
- 1999/58 Trattrici: Retromarcia e dispositivo di rimorchio
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 79/533
 Direttiva del 7 giugno 1999 - GU L148 del 15 giugno 1999
- 1999/86 Trattrici: Sedili per accompagnatori
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 76/763
 Direttiva dell'11 novembre 1999 - GU L297 del 18 novembre 1999
 Corretta con Rettifica di cui alla GU L87 dell'8 aprile 2000
- Rettifica della Direttiva 1999/86 - GU L87 dell'8 aprile 2000
- 2000/1 Trattrici: Dimensioni e masse rimorchiabili - Regolatore di velocità, protezione degli elementi motori, delle parti sporgenti e delle ruote - Collegamenti meccanici trattrice/veicolo rimorchiato, carico sul gancio - Posizione ed apposizione delle targhette regolamentari
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 89/173
 Direttiva del 14 gennaio 2000 - GU L21 del 26 gennaio 2000

- 2000/2 Trattrici: Disturbi radioelettrici
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 75/322
 Direttiva del 14 gennaio 2000 - GU L21 del 26 gennaio 2000
 Corretta con Rettifica di cui alla GU L211 del 22 agosto 2000
- Rettifica della Direttiva 2000/2 - GU L211 del 22 agosto 2000
- 2000/19 Trattrici strette: Archi ROPS posteriori
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 86/298
 Direttiva del 13 aprile 2000 - GU L94 del 14 aprile 2000
- 2000/22 Trattrici strette: ROPS anteriori
 Adeguamento al progresso tecnico della Direttiva 87/402
 Direttiva del 28 aprile 2000 - GU L107 del 4 maggio 2000
- 2000/25 Trattrici: Emissioni di inquinanti gassosi e particolato inquinante
 Modificazione della Direttiva 74/150
 Direttiva del 22 maggio 2000 - GU L173 del 12 luglio 2000
- 2000/63 Trattrici: Rumorosità all'orecchio del conducente
 Attuazione dell'art.2 della Direttiva 77/311
 Modificazione della Decisione 96/627
 Decisione del 18 gennaio 2000 - GU L22 del 27 gennaio 2000
- 2001/3 Trattrici: Direttiva quadro sulla Omologazione
 Adeguamento al progresso tecnico delle Direttive 74/150 e 75/322
 Direttiva dell'8 gennaio 2001 - GU L28 del 30 gennaio 2001

TRATTRICI AGRICOLE - ELENCO CRONOLOGICO DELLE DIRETTIVE E CORRISPONDENTI DISPOSITIVI DI ATTUAZIONE

- 74/150 L.8 agosto 1977, n.572 - GU n.231 del 25 agosto 1977
- 74/151 DPR 11 gennaio 1980, n.76 - GU n.80 del 21 marzo 1980
- 74/152 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 74/346 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 74/347 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 75/321 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 75/322 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 75/323 Direttiva annullata (vedere 78/933)
- 76/432 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 76/763 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 77/311 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 77/536 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 77/537 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 78/764 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 78/933 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 79/532 DPR 18 marzo 1983, n.296 - Suppl.n.36 alla GU n.169 del 22 giugno 1983
- 79/533 DPR 18 marzo 1983, n.296 - Suppl.n.36 alla GU n.169 del 22 giugno 1983
- 79/622 DPR 18 marzo 1983, n.296 - Suppl.n.36 alla GU n.169 del 22 giugno 1983
- 79/694 L.17 febbraio 1986, n.39 - GU n.49 del 28 febbraio 1986
- 79/1073 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- Rett.79/1073 DPR 10 febbraio 1981, n.212 - Suppl.n.24 alla GU n.133 del 16 maggio 1981
- 80/720 DM 8 gennaio 1987 - Suppl.n.10 alla GU n.24 del 30 gennaio 1987
- 81/1051 DM 28 novembre 1987, n.588 - Suppl.n.23 alla GU n.73 del 28 marzo 1988
- 82/890 L.17 febbraio 1986, n.39 - GU n.49 del 28 febbraio 1986
- 82/953 DM 8 gennaio 1987 - Suppl.n.10 alla GU n.24 del 30 gennaio 1987

83/190	DM 8 gennaio 1987 - Suppl.n.10 alla GU n.24 del 30 gennaio 1987
86/297	DM 18 maggio 1989 - Suppl.n.72 alla GU n.217 del 16 settembre 1989
86/298	DM 18 maggio 1989 - Suppl.n.72 alla GU n.217 del 16 settembre 1989
86/415	DM 18 maggio 1989 - Suppl.n.72 alla GU n.217 del 16 settembre 1989
87/354	DM 6 dicembre 1989 - Suppl.n.96 alla GU n.299 del 23 dicembre 1989
87/357	DLgs 25 gennaio 1992, n.73 - Suppl.n.26 alla GU n.36 del 13 febbraio 1992
87/402	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/297	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/410	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/411	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/412	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/413	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/414	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
88/465	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
89/173	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
89/680	DM 27 aprile 1993 - GU n.130 del 5 giugno 1993
89/681	DM 5 agosto 1991 - Suppl.n.8 alla GU n.12 del 16 gennaio 1992
89/682	DM 27 aprile 1993 - GU n.130 del 5 giugno 1993
93/44	DPR 24 luglio 1996, n.459 - Suppl.n.146 alla GU n.209 del 6 settembre 1996
96/63	DM 23 dicembre 1997 - GU n.26 del 2 febbraio 1998
96/627	DM 23 dicembre 1997 - GU n.25 del 31 gennaio 1998
97/54	DM 16 settembre 1998 - GU n.243 del 17 ottobre 1998
98/38	DM 2 agosto 1999 - GU n.217 del 15 settembre 1999
98/39	DM 20 ottobre 1999 - GU n.257 del 2 novembre 1999
98/40	DM 20 ottobre 1999 - GU n.257 del 2 novembre 1999
98/89	DM 28 ottobre 1999 - GU n.269 del 16 novembre 1999
1999/40	DM 18 aprile 2000 - GU n.120 del 25 maggio 2000
1999/55	DM 18 aprile 2000 - GU n.119 del 25 maggio 2000
1999/56	DM 18 aprile 2000 - GU n.120 del 25 maggio 2000
1999/57	DM 18 aprile 2000 - GU n.120 del 25 maggio 2000
1999/58	DM 18 aprile 2000 - GU n.120 del 25 maggio 2000
1999/86	
Rett.1999/86	
2000/1	DM 5 febbraio 2001 - GU n.43 del 21 febbraio 2001
2000/2	DM 5 febbraio 2001 - GU n.42 del 20 febbraio 2001
Rett.2000/2	DM 5 febbraio 2001 - GU n.42 del 20 febbraio 2001
2000/19	DM 31 agosto 2001 - GU n.220 del 21 settembre 2001
2000/22	DM 10 agosto 2001 - GU n.206 del 5 settembre 2001
Rett.2000/22	DM 10 agosto 2001 - GU n.206 del 5 settembre 2001
2000/25	DM 2 maggio 2001 - Suppl. n.155 alla GU n.141 del 20 giugno 2001
2000/63	DM 31 maggio 2001 - GU n.147 del 27 giugno 2001
2001/3	DM 27 giugno 2002 - Suppl. n.148 alla GU n.171 del 23 luglio 2002

DIRETTIVA MACCHINE

89/392	Direttiva Macchine: Sicurezza generale delle macchine Direttiva del 14 giugno 1989 - GU L183 del 29 giugno 1989 Modificata con Direttive 91/368, 93/44 e 93/68 Direttiva abrogata dalla Direttiva 98/37 con decorrenza dal 12 agosto 1998
91/368	Direttiva Macchine: Sicurezza generale delle macchine

- Modificazione della Direttiva 89/392
 Direttiva del 20 giugno 1991 - GU L198 del 22 luglio 1991
 Direttiva abrogata dalla Direttiva 98/37 con decorrenza dal 12 agosto 1998
- 93/44 Direttiva Macchine: Sicurezza generale delle macchine
 Modificazione della Direttiva 89/392
 Direttiva del 14 giugno 1993 - GU L175 del 19 luglio 1993
 Direttiva abrogata dalla Direttiva 98/37 con decorrenza dal 12 agosto 1998
- 93/68 Modificazione di alcune Direttive per marcatura CE
 (Direttive 73/23, 87/404, 89/336, 89/392 e 89/686)
 Direttiva del 22 luglio 1993 - GU L220 del 30 agosto 1993
 Corretta con Rettifica di cui alla GU L216 dell'8 agosto 1997
 Direttiva abrogata dalla Direttiva 98/37 con decorrenza dal 12 agosto 1998
 relativamente alla modificazione della Direttiva 89/392
- Rettifica della Direttiva 93/68 - GU L216 dell'8 agosto 1997
- 98/37 Direttiva Macchine: Sicurezza generale delle macchine
 Direttiva che ha abrogato con decorrenza dal 12 agosto 1998 le Direttive 89/392,
 91/368, 93/44 e
 93/68 (relativamente alla modificazione della Direttiva 89/392)
 Direttiva del 22 giugno 1998 - GU L207 del 23 luglio 1998
 Corretta con Rettifica di cui alla GU L80 del 25 marzo 1999
- Rettifica della Direttiva 98/37 - GU L80 del 25 marzo 1999

DIRETTIVA MACCHINE - DISPOSITIVI DI ATTUAZIONE

- 89/392 DPR 24 luglio 1996, n.459 - Suppl.n.146 alla GU n.209 del 6 settembre 1996
- 91/368 DPR 24 luglio 1996, n.459 - Suppl.n.146 alla GU n.209 del 6 settembre 1996
- 93/44 DPR 24 luglio 1996, n.459 - Suppl.n.146 alla GU n.209 del 6 settembre 1996
- 93/68 DPR 24 luglio 1996, n.459 - Suppl.n.146 alla GU n.209 del 6 settembre 1996
- Rett.93/88DLgs 19 sett.1994, n.626 - Suppl.n.141 alla GU n.265 del 12 novembre 1994
- 98/37
 Rett.98/37

CODICE DELLA STRADA

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285
 (Supplemento Ordinario n.76 alla G.U. n.114 del 18 maggio 1992)
- Corretto con Avviso di Rettifica (G.U. n.32 del 9 febbraio 1993)
 - Corretto con Avviso di Errata-corrige (G.U. n.36 del 13 febbraio 1993)
 - Modificato con Decreto Legislativo 28 giugno 1993, n.214 (G.U. n. 151 del 30 giugno 1993)
 - Integrato con disposizioni correttive dal Decreto Legislativo 10 settembre 1993, n.360 (Supplemento Ordinario n.86 alla G.U. n.217 del 15 settembre 1993)
 - Modificato con Legge 29 ottobre 1993, n.427, di conversione con modificazioni al Decreto Legge 30 agosto 1993, n.331 (G.U. n. 255 del 29 ottobre 1993),
 - Modificato con Legge 4 gennaio 1994, n.611, di conversione con modificazioni al Decreto Legge 4 ottobre 1996, n.517 (G.U. n. 6 del 10 gennaio 1994)
 - Corretto con Avviso di Rettifica (G.U. n.51 del 3 marzo 1994)
 - Pubblicato come Testo aggiornato (Supplemento Ordinario n.49 alla G.U. n.67 del 22 marzo 1994)
 - Modificato con Legge 4 dicembre 1996, n.611 (G.U. n. 282 del 5 dicembre 1996),
 - Modificato con Legge 27 dicembre 1997, n.449 (Supplemento Ordinario n.255/L alla G.U. n.302 del 30 dicembre 1997)

- Modificato con Legge 17 agosto 1999, n.290 (G.U. n.195 del 20 agosto 1999)
- Modificato con Legge 7 dicembre 1999, n.472 (Supplemento Ordinario n.220 alla G.U. n.294 del 16 dicembre 1999)

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE E DI ATTUAZIONE

D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495

(Supplemento Ordinario n.124 alla G.U. n.303 del 28 dicembre 1992)

- Modificato con D.P.R. 16 settembre 1996, n.610 (Supplemento Ordinario n.212 alla G.U. n.284 del 4 dicembre 1996)
- Modificato con D.P.R. 4 novembre 1997, n.479 (G.U. n.11 del 15 gennaio 1998)
- Modificato con D.P.R. 4 settembre 1998, n.479 (G.U. n.240 del 14 ottobre 1998)
- Modificato con Legge 7 dicembre 1999, n.472 (Supplemento Ordinario n.220 alla G.U. n.294 del 16 dicembre 1999)
- Modificato con D.P.R. 28 settembre 2000, n.329 (G.U. n.266 del 14 novembre 2000)

REGOLAMENTO PER LE OMOLOGAZIONI

D.M. 4 settembre 1996, n.568

(G.U. n.261 del 7 novembre 1996)

- Modificato con Decreto Dirigenziale U.G.Motorizzazione del 13 settembre 1999
- Sostituito dal D.M. 2 maggio 2001 (G.U. n.142 del 12 luglio 2001)

D.M. 2 maggio 2001, n.277

(G.U. n.142 del 12 luglio 2001)