DIRETTIVA 2003/102/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 17 novembre 2003

relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo [1],

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato [2],

considerando quanto segue:

(1) Al fine di ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali nella Comunità è necessario introdurre misure destinate a migliorare la protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con le parti frontali dei veicoli a motore.

(2) È urgente definire nel quadro del programma d'azione per la sicurezza stradale un pacchetto di misure attive e passive atte a migliorare la sicurezza (prevenzione degli incidenti e riduzione degli effetti secondari mediante misure di moderazione del traffico e miglioramenti delle infrastrutture) degli utenti della strada vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti e i motociclisti.

(3) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, e a questo fine è stato istituito un sistema comunitario di omologazione dei veicoli a motore; le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore relative alla protezione dei pedoni dovrebbero essere armonizzate per evitare che negli Stati membri siano adottate prescrizioni diverse e per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

(4) Gli obiettivi di protezione dei pedoni possono essere conseguiti mediante una combinazione di misure di sicurezza attiva e passiva. Le raccomandazioni emesse dal Comitato europeo per il miglioramento della sicurezza dei veicoli (in prosieguo denominato EEVC) nel giugno 1999 raccolgono un ampio consenso in questo campo. Tali raccomandazioni propongono requisiti di prestazione per le strutture frontali di talune categorie di veicoli a motore al fine di ridurne la pericolosità. La presente direttiva prevede prove e valori limite basati sulle raccomandazioni dell'EEVC.

(5) La Commissione dovrebbe valutare la possibilità di estendere l'ambito di applicazione della presente direttiva ai veicoli con una massa massima non superiore alle 3,5 tonnellate e presentarne i risultati al Parlamento europeo e al Consiglio.

(6) La presente direttiva dovrebbe essere considerata come uno degli elementi di un pacchetto più ampio di misure, che dovranno essere adottate dalla Comunità, dall'industria del settore e dalle autorità competenti degli Stati membri, in base a uno scambio di buone pratiche, allo scopo di affrontare il problema della sicurezza dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada prima di una collisione (sicurezza attiva), in caso di collisione (sicurezza passiva) e dopo una collisione, con riferimento agli utenti della strada, agli autoveicoli e all'infrastruttura.

(7) Data la rapidità dell'evoluzione tecnologica in questo settore, possono essere proposte dall'industria misure alternative con un'efficacia reale almeno equivalente ai requisiti della presente direttiva, o misure passive, o una combinazione di misure attive e passive che dovrebbero essere oggetto di una valutazione di fattibilità eseguita da esperti indipendenti entro il 1° luglio 2004; l'introduzione di misure alternative con un'efficacia reale almeno equivalente richiederebbe un adeguamento o una modifica della presente direttiva.

(8) Tenuto conto delle ricerche in corso e del progresso tecnico nel settore della protezione dei pedoni, è opportuno introdurre un certo grado di flessibilità in questo campo. Di conseguenza, la presente direttiva dovrebbe fissare le disposizioni fondamentali relative alla protezione dei pedoni stabilendo le prove cui devono conformarsi i nuovi tipi di veicolo e i nuovi veicoli. Le prescrizioni tecniche per l'applicazione di tali prove dovrebbero essere adottate con decisione della Commissione.

(9) I rapidi progressi della tecnologia nella sicurezza attiva implicano che i sistemi di attenuazione e di prevenzione dell'urto potrebbero fornire maggiori vantaggi in termini di sicurezza, per esempio riducendo la velocità di collisione e adattando la direzione dell'impatto. La presente direttiva dovrebbe incoraggiare lo sviluppo di queste tecnologie.

(10) Le associazioni dei costruttori di veicoli a motore europei, giapponesi e coreani si sono impegnate ad applicare ai nuovi tipi di veicolo le raccomandazioni dell'EEVC concernenti i valori limite e le prove o ad adottare misure alternative di effetto almeno equivalente a partire dal 2010 e una prima serie di valori limite e di prove a partire dal 2005, nonché ad applicare la prima serie di prove all'80 % di tutti i veicoli nuovi dal 1° luglio 2010, al 90 % dei veicoli nuovi dal 1° luglio 2011 e a tutti i veicoli nuovi dal 31 dicembre 2012.

[1] GU C 234 del 30.9.2003, pag. 10.

[2] Parere del Parlamento europeo del 3 luglio 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 4 novembre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(11) La presente direttiva dovrebbe inoltre contribuire a stabilire un elevato livello di protezione nel contesto dell'armonizzazione internazionale della legislazione in questo campo, che è stata intrapresa con l'accordo del 1998 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNCE) relativo all'adozione di regolamentazioni tecniche mondiali per i veicoli su ruote, le apparecchiature e le parti che possono essere montate e/o utilizzate sui veicoli su ruote.

(12) La presente direttiva è una delle direttive particolari che devono essere rispettate per assicurare la conformità con la procedura di omologazione CE istituita dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ([1]).

(13) La direttiva 70/156/CEE dovrebbe pertanto essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alle superfici frontali dei veicoli. Ai fini della presente direttiva, s'intende per «veicolo» ogni veicolo a motore quale definito all'articolo 2 e all'allegato II della direttiva 70/156/CEE, di categoria M_1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate, e di categoria N_1 derivata da M_1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate.

2. La presente direttiva ha lo scopo di ridurre le lesioni subite dai pedoni e da altri utenti della strada vulnerabili in caso di urto con le superfici frontali dei veicoli di cui al paragrafo 1.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1º gennaio 2004 gli Stati membri non possono, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni:

— rifiutare, per un tipo di veicolo, l'omologazione CE o l'omologazione nazionale, oppure

— rifiutare l'immatricolazione, né vietare la vendita o la messa in circolazione dei veicoli,

se i veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.1 o 3.2.

2. A decorrere dal 1º ottobre 2005, gli Stati membri non rilasciano più:

— l'omologazione CE, oppure

— l'omologazione nazionale,

tranne nel caso in cui siano invocate le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE, per ogni tipo di veicolo, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2.

3. Il paragrafo 2 non si applica ai veicoli che non differiscono nelle caratteristiche essenziali di progettazione e costruzione degli elementi della carrozzeria situati anteriormente ai montanti A dai tipi di veicolo che hanno ottenuto l'omologazione CE o l'omologazione nazionale prima del 1º ottobre 2005, e che non hanno ancora ottenuto l'omologazione in base alla presente direttiva.

4. A decorrere dal 1º settembre 2010, gli Stati membri non rilasciano più:

— l'omologazione CE, oppure

— l'omologazione nazionale,

tranne nel caso in cui siano invocate le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE, per ogni tipo di veicolo, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.2, della presente direttiva.

5. A decorrere dal 31 dicembre 2012, gli Stati membri:

— considerano che i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 70/156/CEE non siano più validi ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva, e

— rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi che non sono accompagnati da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE,

per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2.

6. A decorrere dal 1º settembre 2015, gli Stati membri:

— considerano che i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 70/156/CEE non siano più validi ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva, e

— rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi che non sono accompagnati da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE,

per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.2.

Articolo 3

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 2, gli Stati membri assicurano che le prove di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2, siano effettuate conformemente alle prescrizioni tecniche che verranno specificate mediante una decisione della Commissione.

Articolo 4

Le autorità di omologazione degli Stati membri trasmettono ogni mese alla Commissione una copia della scheda di omologazione, il cui modello figura nell'appendice 2 dell'allegato II, relativa a ciascun veicolo da esse omologato conformemente alla presente direttiva nel corso del mese.

([1]) GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).

Articolo 5

1. La Commissione, sulla base delle informazioni pertinenti comunicate dalle autorità di omologazione e dalle parti interessate, nonché di studi indipendenti, esamina i progressi compiuti dall'industria in materia di protezione dei pedoni ed effettua, entro il 1º luglio 2004, una valutazione indipendente di fattibilità concernente le disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, e in particolare le altre misure alternative — misure passive o una combinazione di misure attive e passive — che abbiano un'efficacia reale almeno equivalente. La valutazione di fattibilità si fonda, tra l'altro, su prove pratiche e su studi scientifici indipendenti.

2. Se, in seguito alla valutazione di fattibilità di cui al paragrafo 1, è ritenuto necessario adeguare le disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, per includervi una combinazione di misure attive e passive aventi almeno lo stesso livello di protezione di quello delle esistenti disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, la Commissione sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta volta a modificare di conseguenza la presente direttiva.

3. Fintantoché l'adeguamento della presente direttiva si limita all'introduzione di misure passive alternative aventi effetti almeno lo stesso livello di protezione di quello delle esistenti disposizioni di cui all'allegato I, punto 3.2, l'adeguamento può essere realizzato dal comitato per l'adeguamento al progresso tecnico, a norma della procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

4. Anteriormente al 1º aprile 2006, e in seguito ogni due anni, la Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati della valutazione indipendente di fattibilità di cui al paragrafo 1.

Articolo 6

La direttiva 70/156/CEE è modificata nel modo seguente:

1) nell'allegato I sono inseriti i seguenti punti:

«9.23. Protezione dei pedoni

9.23.1. È fornita una descrizione dettagliata del veicolo, comprendente fotografie e/o disegni, per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento pertinenti e i materiali costitutivi della parte frontale del veicolo (interna ed esterna). La descrizione comprende precisazioni sui sistemi di protezione attiva installati.»;

2) nell'allegato III, parte A, sono inseriti i seguenti punti:

«9.23. Protezione dei pedoni

9.23.1. È fornita una descrizione dettagliata del veicolo, comprendente fotografie e/o disegni, per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento pertinenti e i materiali costitutivi della parte frontale del veicolo (interna ed esterna). La descrizione comprende precisazioni sui sistemi di protezione attiva installati.»;

3) nell'allegato IV, parte I, sono inserite la voce 58 e le note seguenti:

Oggetto	Direttiva	Riferimento alla GU	Applicabilità									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58. Protezione dei pedoni	2003/102/CE	GU L 321 del 6.12.2003, pag. 15	X (6)			X (6) (7)						

(6) Di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate.
(7) Derivati da veicoli della categoria M_1.»

4) l'allegato XI, è modificato come segue:

— nell'appendice 1 è inserita la seguente voce 58:

Voce	Oggetto	Direttiva	M_1 ≤ 2 500 (1) kg	M_1 > 2 500 (1) kg	M_2	M_3
«58	Protezione dei pedoni	2003/102/CE	X»			

— nell'appendice 2 è inserita la seguente voce 58:

Voce	Oggetto	Direttiva	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58	Protezione dei pedoni	2003/102/CE»										

— nell'appendice 3 è inserita la seguente voce 58:

Voce	Oggetto	Direttiva	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58	Protezione dei pedoni	2003/102/CE»									

Articolo 7

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1º gennaio 2004.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle norme essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 8

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 17 novembre 2003.

Per il Parlamento europeo
Il Presidente
P. COX

Il Presidente
Il Presidente
G. ALEMANNO

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI TECNICHE

1. CAMPO DI APPLICAZIONE

La presente direttiva si applica alle superfici frontali dei veicoli. Ai fini della presente direttiva, s'intende per «veicolo» ogni veicolo a motore quale definito all'articolo 2 e all'allegato II della direttiva 70/156/CEE, di categoria M_1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate, e di categoria N_1 derivata da M_1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate.

2. DEFINIZIONI

Ai fini della presente direttiva:

2.1. Per «montante A» s'intende il supporto anteriore esterno del tetto che si estende dal telaio al tetto del veicolo.

2.2. Per «paraurti» s'intende la sezione inferiore della parte anteriore esterna di un veicolo. Comprende tutte le strutture volte a proteggere il veicolo in caso di scontro frontale a bassa velocità con un altro veicolo, nonché i relativi elementi accessori.

2.3. Per «bordo anteriore del cofano» s'intende la struttura superiore esterna del frontale della vettura, comprendente il cofano e i parafanghi, gli elementi superiori e laterali intorno ai proiettori ed ogni altro elemento accessorio.

2.4. Per «superficie del cofano» s'intende la struttura esterna che comprende la superficie superiore di tutte le strutture esterne eccetto il parabrezza, i montanti A e le strutture posteriori. Comprende pertanto, senza che tale enumerazione sia limitativa, il cofano, i parafanghi, il pannello esterno tra parabrezza e cofano, l'albero portaspazzola e la parte inferiore dell'intelaiatura del parabrezza.

2.5. Per «criterio di prestazione riferito alla testa» (Head Performance Criterion — HPC) s'intende il calcolo, per un periodo di tempo determinato, dell'accelerazione risultante massima verificatasi durante l'urto.

2.6. Per «parabrezza» s'intende l'elemento trasparente anteriore del veicolo rispondente a tutte le prescrizioni tecniche pertinenti di cui all'allegato I della direttiva 77/649/CEE [1].

2.7. Per «tipo di veicolo» s'intende una categoria di veicoli i cui elementi essenziali sottoindicati, situati anteriormente ai montanti A:

— la struttura,

— le principali dimensioni,

— i materiali delle superfici esterne,

— il montaggio dei componenti (esterni o interni),

non differiscono, nella misura in cui si può considerare che essi incidono negativamente sui risultati delle prove d'impatto prescritte dalla presente direttiva.

2.8. Per massa massima s'intende la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore ai sensi del punto 2.8 dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE.

3. PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE PROVE

3.1. Devono essere effettuate le prove seguenti; i valori limite specificati ai punti 3.1.3 e 3.1.4 sono soltanto indicativi.

3.1.1. Urto dell'arto inferiore contro il paraurti. È richiesta l'effettuazione di una delle prove di cui ai punti 3.1.1.1 o 3.1.1.2:

3.1.1.1. Urto della gamba contro il paraurti. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. L'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio è di 21,0°, la deformazione massima di rottura dinamica del ginocchio è di 6,0 mm e l'accelerazione misurata in corrispondenza della testa della tibia non è superiore a 200 g.

3.1.1.2. Urto della coscia contro il paraurti. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. La somma istantanea delle forze d'urto rispetto al tempo non è superiore a 7,5 kN e il momento flettente sul dispositivo di simulazione non è superiore a 510 Nm.

[1] Direttiva 77/649/CEE del Consiglio, del 27 settembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relativa al campo di visibilità del conducente dei veicoli a motore (GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 90/630/CEE della Commissione (GU L 341 del 6.12.1990, pag. 20).

3.1.2. Urto della testa di bambino o di adulto di piccola taglia contro la superficie del cofano. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 35 km/h utilizzando un dispositivo di simulazione del peso di 3,5 kg. L'HPC non è superiore a 1 000 sui 2/3 della superficie di prova del cofano e a 2 000 per il restante terzo della superficie di prova del cofano.

3.1.3. Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. La somma istantanea delle forze d'urto rispetto al tempo non è superiore a 5,0 kN (valore di riferimento) e il momento flettente sul dispositivo di simulazione è registrato e comparato al valore di riferimento di 300 Nm.

3.1.4. Urto della testa di adulto contro il parabrezza. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 35 km/h utilizzando un dispositivo di simulazione del peso di 4,8 kg. L'HPC è registrato e comparato al valore di riferimento di 1 000.

3.2. Devono essere effettuate le prove seguenti.

3.2.1. Urto dell'arto inferiore contro il paraurti. È richiesta l'effettuazione di una delle prove di cui ai punti 3.2.1.1 o 3.2.1.2:

3.2.1.1. Urto della gamba contro il paraurti. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. L'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio è di 15,0°, la deformazione massima di rottura dinamica del ginocchio è di 6,0 mm e l'accelerazione misurata in corrispondenza della testa della tibia non è superiore a 150 g.

3.2.1.2. Urto della coscia contro il paraurti. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. La somma istantanea delle forze d'urto rispetto al tempo non è superiore a 5,0 kN e il momento flettente sul dispositivo di simulazione non è superiore a 300 Nm.

3.2.2. Urto della testa di bambino contro la superficie del cofano. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h utilizzando un dispositivo di simulazione del peso di 2,5 kg. L'HPC non è superiore a 1 000 per l'intera superficie di prova del cofano.

3.2.3. Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. La somma istantanea delle forze d'urto rispetto al tempo non è superiore a 5,0 kN e il momento flettente sul dispositivo di simulazione non è superiore a 300 Nm.

3.2.4. Urto della testa di adulto contro la superficie del cofano. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h utilizzando un dispositivo di simulazione del peso di 4,8 kg. L'HPC non è superiore a 1 000 per l'intera superficie di prova del cofano.

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI AMMINISTRATIVE PER L'OMOLOGAZIONE

1. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE

1.1. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 4, della direttiva 70/156/CEE, la domanda di omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda il grado di protezione dei pedoni deve essere presentata dal costruttore.

1.2. Il modello della scheda informativa figura nell'appendice 1.

1.3. Al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione deve essere presentato un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.

2. RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE

2.1. Se le prove di cui all'allegato I sono effettuate conformemente alle prescrizioni in esso figuranti e alle prescrizioni tecniche di cui all'articolo 3 della presente direttiva, è rilasciata l'omologazione CE a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, e, se del caso, dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 70/156/CEE.

2.2. Il modello della scheda di omologazione CE figura nell'appendice 2.

2.3. Ad ogni tipo di veicolo omologato è attribuito un numero di omologazione in base all'allegato VII della direttiva 70/156/CEE. Uno Stato membro non può attribuire lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo.

2.4. In caso di dubbio, quando si verifica la conformità alle procedure di prova, si tengono in debito conto gli eventuali dati o risultati delle prove forniti dal costruttore che possano essere utili per convalidare la prova di omologazione effettuata dall'autorità preposta all'omologazione.

3. MODIFICA DEL TIPO E DELLE OMOLOGAZIONI

3.1. Le modifiche del veicolo che incidono sulla sagoma della sua struttura anteriore e che, secondo l'autorità competente, potrebbero alterare significativamente i risultati delle prove, impongono la ripetizione delle prove.

3.2. In caso di modifica del tipo di veicolo omologato ai sensi della presente direttiva, si applica l'articolo 5 della direttiva 70/156/CEE.

4. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE

4.1. I provvedimenti intesi a garantire la conformità della produzione sono presi a norma dell'articolo 10 della direttiva 70/156/CEE.

Allegato II, appendice 1

Scheda informativa n. … in conformità dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE del Consiglio relativa all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice dei contenuti. Gli eventuali disegni devono essere in scala adeguata, sufficientemente dettagliati e riprodotti su fogli di formato A4 o piegati in detto formato. Le eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche includano funzioni controllate elettronicamente, devono essere fornite informazioni sulle loro prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo e designazione(i) commerciale(i) generale(i): .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo: .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo: .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....

1.6. Posizione e disposizione del motore: .....

9. CARROZZERIA

9.1. Tipo di carrozzeria: .....

9.2. Materiali e modalità di costruzione: .....

9.23. Protezione dei pedoni:

È fornita una descrizione dettagliata del veicolo, comprendente fotografie e/o disegni, per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento pertinenti e i materiali costitutivi della parte anteriore del veicolo (interna ed esterna). La descrizione comprende, precisazioni sui sistemi di protezione attiva installati.

Allegato II, appendice 2

MODELLO

[(formato massimo: A4 (210 mm × 297 mm)]

SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CE

TIMBRO DELL'AUTORITÀ DI OMOLOGAZIONE CE

Comunicazione riguardante

— l'omologazione CE [1],

— l'estensione dell'omologazione CE [1],

— il rifiuto dell'omologazione CE [1],

— la revoca dell'omologazione CE [1],

di un tipo di veicolo per quanto concerne la direttiva .../.../CE, modificata da ultimo dalla direttiva .../.../CE

Numero di omologazione: .....

Motivo dell'estensione: .....

PARTE I

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....

0.2. Tipo: .....

0.2.1. Eventuale denominazione commerciale: .....

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo: .....

0.3.1. Posizione della marcatura: .....

0.4. Categoria del veicolo: .....

0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....

0.8. Nome e indirizzo dello stabilimento o degli stabilimenti di montaggio: .....

PARTE II

1. Altre informazioni (se necessarie) (cfr. addendum)

2. Servizio tecnico incaricato delle prove: .....

3. Data del verbale di prova: .....

4. Numero del verbale di prova: .....

5. Eventuali osservazioni (cfr. addendum)

6. Luogo: .....

7. Data: .....

8. Firma: .....

9. Si allega l'indice del fascicolo di omologazione depositato presso l'autorità che rilascia l'omologazione, del quale si può richiedere copia.

---

[1] Cancellare le diciture inutili.

Addendum alla scheda di omologazione CE n..... concernente l'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la direttiva ...../...../ CE quale modificata da ultimo dalla direttiva ...../...../CE

1. **Altre informazioni**

1.1. Breve descrizione del tipo di veicolo per quanto riguarda struttura, dimensioni, forma e materiali di costruzione:

.....

1.2. Posizione del motore: anteriore/posteriore/centrale (1):

1.3. Trazione: anteriore/posteriore (1):

1.4. Massa del veicolo sottoposto alle prove:

Asse anteriore: .....

Asse posteriore: .....

Totale: .....

1.5. Risultati delle prove di cui al punto 3.1/3.2 dell'allegato I (cancellare le diciture inutili):

1.5.1 Prove di cui all'allegato I, punto 3.1:

Prova	Valore registrato		Superata/Fallita (1)
Urto della gamba contro il paraurti (se la prova è effettuata)	Angolo di flessione	gradi	
	Deformazione di rottura	mm	
	Accelerazione alla tibia	g	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano	Somma delle forze d'urto	kN	(2)
	Momento flettente	Nm	(2)
Urto della coscia contro il paraurti (se la prova è effettuata)	Somma delle forze d'urto	kN	
	Momento flettente	Nm	
Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia (3,5 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC in zona A (almeno 12 valori)		
	Valori HPC in zona B (almeno 6 valori)		
Urto della testa di adulto (4,8 kg) contro il parabrezza	Valori HPC (almeno 5 valori)		(2)

(1) Secondo i valori specificati nell'allegato I, punto 3.1, della direttiva 2003/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada prima e in caso di urto con un veicolo a motore.
(2) Solo a fini di monitoraggio.

(1) Cancellare le diciture inutili.

1.5.2. Prove di cui all'allegato I, punto 3.2:

Prova	Valore registrato		Superata/Fallita [1]
Urto della gamba contro il paraurti (se la prova è effettuata)	Angolo di flessione	gradi	
	Deformazione di rottura	mm	
	Accelerazione alla tibia	g	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano	Somma delle forze d'urto	kN	
	Momento flettente	Nm	
Urto della coscia contro il paraurti (se la prova è effettuata)	Somma delle forze d'urto	kN	
	Momento flettente	Nm	
Urto della testa di bambino (2,5 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC (almeno 9 valori)		
Urto della testa di adulto (4,8 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC (almeno 9 valori)		

[1] Secondo i valori specificati nell'allegato I, punto 3.2, della direttiva 2003/102/CE.

1.6. Osservazioni: (per esempio, valido per veicoli con guida a sinistra e a destra):

.....