



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.10.2007
COM(2007)560 definitivo

2007/0201(COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili

{SEK(2007)1244}

{SEK(2007)1245}

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. Contesto della proposta

Motivazione e obiettivi della proposta

Obiettivo della presente proposta è rafforzare i requisiti comunitari volti ad accrescere la sicurezza dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili in caso di lesioni dovute all'urto con un veicolo a motore.

Tali requisiti sono attualmente contenuti nella direttiva 2003/102/CE⁽¹⁾. A norma dell'articolo 5 della direttiva, è stata effettuata una valutazione di fattibilità concernente alcuni dei requisiti previsti dalla seconda fase della direttiva, nonché la possibilità di utilizzare sistemi di sicurezza attivi. Dalla valutazione è emerso che detti requisiti non sono applicabili.

La Commissione propone, pertanto, un nuovo regolamento che sarà il fondamento giuridico di tutta una serie di requisiti applicabili in materia di sistemi di sicurezza attiva. Questa soluzione presenta un duplice vantaggio: il regolamento è direttamente applicabile su tutto il territorio dell'Unione europea senza bisogno di recepimento nelle singole legislazioni nazionali e fornisce alle imprese e alle autorità di omologazione un unico corpus di norme.

Inoltre, la direttiva 2005/66/CE del 26 ottobre 2005 relativa all'impiego di sistemi di protezione frontale sui veicoli a motore prevede controlli in caso di utilizzo di tali sistemi e indica vari livelli di protezione per gli utenti della strada vulnerabili in caso di urto con i veicoli dotati di tali sistemi. La Commissione propone dunque di combinare i requisiti stabiliti da questa direttiva con quelli previsti dalla direttiva 2003/102/CE relativa alla protezione dei pedoni.

Contesto generale

Il 21 dicembre 2000 la Commissione ha adottato una comunicazione che prende in esame la possibilità di affidarsi ad un impegno volontario dell'industria automobilistica per accrescere la sicurezza dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili in caso di urto con un veicolo a motore. In questa comunicazione la Commissione ha accettato di aprire un tavolo di discussione con l'associazione europea dei costruttori di automobili (ACEA) al fine di ottenere tale impegno e di avviare trattative parallele con le associazioni giapponese (JAMA) e coreana (KAMA) di costruttori di automobili.

In una comunicazione⁽²⁾ adottata l'11 luglio 2001 la Commissione ha reso noto al Consiglio e al Parlamento europeo l'impegno assunto dall'ACEA in materia di protezione dei pedoni. Tale impegno prevedeva l'effettuazione di una serie di prove volte a migliorare la fabbricazione delle strutture frontali dei veicoli a motore, oltre all'introduzione di varie misure di sicurezza attiva e passiva sempre finalizzate ad una maggiore protezione dei pedoni. Queste misure prevedevano, in particolare, l'installazione su tutti i veicoli a motore di sistemi antibloccaggio dei freni (ABS) e delle luci di posizione diurne (DRL), la futura introduzione di sistemi di sicurezza attiva avanzati di nuova tecnologia e l'autoimposizione del divieto di commercializzare paraurti rigidi tubolari. Da allora, le associazioni giapponese (JAMA) e coreana (KAMA) dei costruttori di automobili hanno accettato impegni simili a quelli assunti dall'ACEA, con la conseguenza che il 99% delle case automobilistiche esistenti è vincolato dagli stessi obblighi.

¹ GU L321 del 06.12.2003, pag.15.

² GU C261 del 30.10.2003, pag.576, COM(2001)389 def.

Nella comunicazione del luglio 2001 la Commissione ha dichiarato che avrebbe deciso se accettare l'impegno dell'industria tramite una raccomandazione o proporre una normativa in materia di protezione dei pedoni, in seguito alla consultazione del Parlamento europeo e del Consiglio.

Sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno accolto con favore gli elementi principali dell'impegno dell'industria per quanto riguarda le misure tese a migliorare la progettazione delle strutture anteriori delle automobili.

Il Parlamento europeo, nella risoluzione del 13 giugno 2002, ha fatto richiesta di una direttiva "quadro" che fissi un calendario di applicazione, gli obiettivi da raggiungere e un metodo di controllo dell'applicazione. La Commissione ha, di conseguenza, accettato di proporre una normativa quadro basata sul contenuto pertinente degli impegni dell'industria automobilistica.

Questa proposta legislativa è stata sottoposta alla procedura di codecisione, da cui è derivata la direttiva 2003/102/CE relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili.

Successivamente la Commissione, in linea con gli auspici del Consiglio e del Parlamento europeo, ha proposto delle misure per il controllo dei sistemi di protezione frontale che sono state in seguito pubblicate nel quadro della direttiva 2005/66/CE. Si ritiene ormai opportuno che tale direttiva venga armonizzata con le eventuali proposte di modifica della direttiva sulla protezione dei pedoni attraverso l'introduzione delle disposizioni necessarie nel regolamento proposto.

Disposizioni vigenti nel settore della proposta

La direttiva che attualmente disciplina questa materia è la n. 2003/102/CE relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili. Lo studio condotto a norma dell'articolo 5 di tale direttiva per verificare l'applicabilità dei requisiti relativi alla seconda fase prevista dalla stessa direttiva ha dato esito negativo. La presente proposta prende spunto dai requisiti precedenti apportandovi delle modifiche al fine di garantirne l'applicabilità.

La direttiva 2005/66/CE relativa all'impiego di sistemi di protezione frontale sui veicoli a motore prevede il controllo di tali sistemi, siano essi forniti come equipaggiamento originale del veicolo o commercializzati sul mercato post-vendita. La proposta combina le prescrizioni di questa direttiva con quelle relative alla protezione dei pedoni, dando luogo ad una normativa coerente in materia di protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili.

Coerenza con altri obiettivi e politiche dell'Unione

La proposta è pienamente in linea con l'obiettivo di ridurre il numero degli incidenti stradali mortali, come indicato nel libro bianco della Commissione sulla politica europea dei trasporti.

2. Consultazione delle parti interessate e valutazione dell'impatto

Consultazione delle parti interessate

Metodi di consultazione, principali settori interessati e profilo generale di quanti hanno risposto

Tutte le consultazioni svolte hanno riguardato unicamente le modifiche alle specifiche relative alla seconda fase della direttiva sulla protezione dei pedoni, in quanto si prevede che le prescrizioni sui sistemi di protezione frontale vengano integrate così come sono attualmente.

Un incontro di consultazione si è svolto con i rappresentanti delle associazioni delle case automobilistiche europee, giapponesi e coreane. Durante questo incontro si è discusso sui requisiti previsti dalla seconda fase della direttiva in vigore e su ciò che si ritiene necessario per formulare soluzioni praticabili in grado di essere applicate.

Una consultazione aperta si è svolta su Internet tra giugno e luglio 2005. La Commissione ha ricevuto risposta da 17 interlocutori le cui osservazioni sono pubblicate su: http://ec.europa.eu/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Sintesi delle risposte e modo in cui sono state prese in considerazione

In generale, dai risultati della consultazione è emerso che la presente proposta risulta accettabile praticamente per tutte le parti interessate, in quanto applicabile e tale da garantire l'auspicato livello di sicurezza per gli utenti della strada vulnerabili.

Le risposte ottenute con la consultazione via Internet riguardano questioni che sono state prese in considerazione nella proposta o che saranno inserite nella normativa di attuazione.

Un resoconto più dettagliato delle risposte pervenute figura nella valutazione dell'impatto che corredata la presente proposta.

Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici / di competenza interessati

Analisi della costruzione dei veicoli e delle statistiche sugli incidenti e sulle lesioni conseguenti ad incidenti stradali.

Metodologia applicata

Analisi dei dati relativi alle lesioni contenuti nelle basi di dati sugli incidenti e simulazione dei risultati relativi a scenari diversi per velocità e area di impatto tra veicolo e utente della strada vulnerabile.

Principali organizzazioni / esperti consultati

Il laboratorio di ricerca sui trasporti (TRL) del Regno Unito.

Sintesi dei pareri ricevuti e utilizzati

La relazione del TRL ha evidenziato l'esigenza di rivedere alcune prescrizioni contenute nell'attuale direttiva al fine di garantirne l'applicabilità e ha raccomandato l'utilizzo di un sistema di sicurezza attiva quale requisito normativo finalizzato a garantire un maggior livello di sicurezza per gli utenti della strada vulnerabili.

Mezzi impiegati per rendere accessibile al pubblico il parere degli esperti

La relazione del TRL, che presenta altresì un'analisi esaustiva dei vantaggi del dispositivo di assistenza alla frenata, è pubblicata sul seguente sito Internet:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>

Valutazione dell'impatto

Le opzioni che non sono state prese in considerazione nella valutazione dell'impatto sono le seguenti:

(1) Attività normativa degli Stati membri

La direttiva vigente fa parte del sistema generale di omologazione dei veicoli che prevede, a livello di Unione europea, la completa armonizzazione della normativa in materia di costruzione dei veicoli. Il sistema di omologazione esiste dal 1970 ed è volto a garantire il corretto funzionamento del mercato interno dell'industria automobilistica, oltre che la sicurezza e la qualità del processo di fabbricazione dei veicoli.

In caso di abrogazione della direttiva, gli Stati membri sarebbero liberi di emanare una propria normativa in materia, con la conseguenza che non vi sarebbe più un funzionamento uniforme del mercato interno e non sarebbe più garantita la libera circolazione dei veicoli.

La proposta, pertanto, non prende in considerazione l'abrogazione della normativa.

(2) Applicazione di un accordo volontario

Va ricordato che la direttiva in questione è stata emanata in seguito alle richieste dirette formulate dal Parlamento europeo e dal Consiglio successivamente alla valutazione di un documento consultivo presentato dalla Commissione e riguardante un precedente accordo volontario in materia di protezione dei pedoni. In seguito a queste richieste, gli elementi principali dell'accordo volontario sono stati recepiti nella direttiva vigente. Sempre su richiesta dei legislatori, è stata altresì introdotta in una direttiva l'autoimposizione del divieto di installare paraurti tubolari rigidi⁽³⁾.

Un nuovo accordo volontario in materia non è stato, dunque, ritenuto opportuno.

La valutazione dell'impatto prende in considerazione le seguenti opzioni:

(3) Proseguire nell'applicazione della direttiva vigente

Una possibile soluzione sarebbe stata quella di non intraprendere alcuna iniziativa per la modifica delle specifiche relative alla fase II e proporre una proroga del termine iniziale per l'applicazione delle stesse. La Commissione non può, tuttavia, ignorare il fatto che le prescrizioni di cui alla fase II della direttiva sono state ritenute non applicabili e che il tempo non è necessariamente un fattore in grado di renderle tali. La Commissione si vede, pertanto,

³ Direttiva 2005/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005 relativa all'impiego di sistemi di protezione frontale sui veicoli a motore e recante modifica della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, GU L309 del 25.11.05, pag.37

costretta ad adottare un'adeguata iniziativa volta a modificare le prescrizioni e a fornire le necessarie certezze in ordine alla fattibilità⁽⁴⁾.

Anche l'ipotesi di proseguire nell'applicazione della direttiva esistente è stata dunque scartata. Tale direttiva funge comunque da riferimento per la comparazione dei vantaggi collegati alle altre opzioni.

(4) Accettare la proposta dell'industria

L'industria, una volta valutata la questione della fattibilità, ha proposto che si continuassero ad applicare le prescrizioni della fase I in luogo di quelle della fase II, e che fosse reso obbligatorio l'utilizzo del dispositivo di assistenza alla frenata. Questa opzione è stata esaminata e infine respinta, in quanto la Commissione ha ritenuto che si potesse applicare maggior rigore ai requisiti passivi. Ad ogni modo, i risultati potenziali di questa opzione vengono utilizzati come riferimento per la comparazione con la opzione definitiva.

(5) Modificare soltanto i requisiti passivi.

La proposta di modificare le prescrizioni esistenti per renderle applicabili dal punto di vista tecnico consentirebbe di migliorare le strutture frontali dei veicoli. Si è, tuttavia, osservato che il previsto grado di sicurezza ne risulterebbe ridotto, in violazione delle disposizioni di cui all'articolo 5 della direttiva vigente. Pertanto, dal momento che questa opzione non offrirebbe "almeno lo stesso livello di protezione di quello delle disposizioni esistenti", non è stata presa in ulteriore considerazione.

(6) Modificare la direttiva esistente per quanto riguarda le prescrizioni della fase II e operare una combinazione utilizzando una misura di sicurezza attiva per garantire i livelli di sicurezza previsti.

E' un fatto dichiarato e accettato che le prescrizioni esistenti non sono applicabili e necessitano di qualche modifica. La relazione del TRL ha analizzato e valutato l'utilizzo del dispositivo di assistenza alla frenata associato alla modifica degli attuali requisiti passivi. Conformemente all'articolo 5 della direttiva vigente, la Commissione è tenuta a presentare una proposta tale da offrire "almeno lo stesso livello di protezione di quello delle disposizioni esistenti". Le conclusioni della relazione indicano che la combinazione proposta, che prevede una modifica delle misure passive e l'applicazione di nuove misure attive, sarebbe, nel complesso, in grado di garantire un livello di sicurezza di gran lunga più elevato agli utenti della strada vulnerabili rispetto a quello offerto dalle prescrizioni attualmente previste.

E' questa dunque l'opzione adottata dalla proposta.

3. Elementi giuridici della proposta

Sintesi delle misure proposte

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e recante modifica della direttiva quadro sull'omologazione dei veicoli a motore.

Base giuridica

Articolo 95 del trattato

⁴ Cfr. direttiva 2003/102/CE, articolo 5.

Principio di sussidiarietà

Il principio di sussidiarietà si applica nella misura in cui la proposta non rientra nella competenza esclusiva della Comunità.

Gli obiettivi della proposta non possono essere realizzati in maniera adeguata dagli Stati membri in quanto il regolamento proposto farà parte del sistema europeo di omologazione dei veicoli.

L'intervento a livello comunitario consentirà di realizzare più agevolmente gli obiettivi della proposta, in quanto eviterà la creazione di ostacoli agli scambi tra gli Stati membri, altrimenti possibile. Il sistema europeo di omologazione dei veicoli, così come viene attualmente utilizzato e applicato, si dimostra diffusamente accettato e valido nel contesto europeo. Esso fornisce requisiti chiari per la costruzione dei veicoli al fine di accrescerne il livello di sicurezza in maniera uniforme e concordata.

La proposta risulta, pertanto, in linea con il principio di sussidiarietà.

Principio di proporzionalità

La proposta è conforme al principio di proporzionalità in quanto non va al di là di quanto necessario per il conseguimento degli obiettivi di sicurezza per gli utenti della strada vulnerabili.

La relazione del TRL contiene un'analisi costi/benefici in grado di dimostrare che la proposta offre benefici considerevoli per l'intera società.

Scelta dello strumento

Strumento proposto: regolamento.

Altri strumenti non sarebbero adeguati per la ragione seguente:

Si considera opportuno l'utilizzo del regolamento in quanto fornisce garanzie di immediata applicabilità non richiedendo il recepimento nella normativa degli Stati membri.

4. Incidenza sul bilancio

La proposta non ha nessuna incidenza sul bilancio comunitario.

5. Informazioni supplementari

Simulazione, fase pilota e periodo transitorio

La proposta prevede diversi periodi transitori al fine di concedere ai costruttori tempi sufficienti per adeguare le fasi di progettazione e produzione dei veicoli.

Semplificazione

La proposta prevede la semplificazione degli adempimenti amministrativi per le autorità nazionali e per la Commissione.

Dal momento che si tratta di un regolamento, non sarà necessario il recepimento nelle normative nazionali.

Abrogazione della normativa vigente

L'adozione della proposta avrà come conseguenza l'abrogazione delle direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE.

Riesame/revisione/cessazione dell'efficacia

La proposta prevede delle clausole di riesame atte a garantire il mantenimento dei livelli di sicurezza in futuro.

Spazio economico europeo

L'atto proposto riguarda un settore contemplato dall'accordo SEE e va pertanto esteso allo Spazio economico europeo.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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⁽⁵⁾,
visto il parere del Comitato economico e sociale⁽⁶⁾,
deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato⁽⁷⁾,
considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comprende un'area senza frontiere interne entro cui deve essere garantita la libera circolazione di beni, persone, servizi e capitali. A questo scopo, è stato introdotto un sistema comunitario di omologazione dei veicoli a motore. Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore finalizzate alla protezione dei pedoni dovrebbero essere armonizzate onde evitare l'adozione di prescrizioni diverse da uno Stato membro all'altro e per garantire il corretto funzionamento del mercato interno.
- (2) Il presente regolamento è uno degli atti normativi separati nel quadro della procedura di omologazione comunitaria prevista dalla direttiva [.../.../CE] del [data] del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro)⁽⁸⁾.
- (3) L'esperienza ha dimostrato che la normativa in materia di veicoli a motore presenta spesso un contenuto molto tecnico. È pertanto opportuno adottare un regolamento in luogo di una direttiva al fine di evitare divergenze tra le varie misure di recepimento, oltre che un'inutile attività legislativa negli Stati membri. La direttiva 2003/102/CE del 17 novembre 2003 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e recante modifica della direttiva 70/156/CEE del Consiglio⁽⁹⁾ e della direttiva 2005/66/CE del 26 ottobre 2005 del Parlamento europeo e del Consiglio relativa all'impiego di sistemi di protezione frontale sui veicoli a motore e recante

⁵ GUC

⁶ GUC

⁷ GUC

⁸ [Proposta di una nuova 'direttiva quadro' attualmente in corso di approvazione. COM(2003) 418 e COM(2004) 738.]

⁹ GU L321 del 6.12.2003, pag.15.

modifica della direttiva 70/156/CEE del Consiglio⁽¹⁰⁾, che stabilisce le prescrizioni per l'installazione e l'utilizzo di sistemi di protezione frontale sui veicoli garantendo, in tal modo, un certo livello di protezione per i pedoni, dovrebbe essere sostituita dal presente regolamento al fine di armonizzare la normativa riguardante questa materia. Ciò presuppone che gli Stati membri abrogano la normativa con cui sono state recepite le direttive abrogate.

- (4) La direttiva 2003/102/EC è risultata inapplicabile nella parte riguardante le prescrizioni previste per l'attuazione della seconda fase. A questo riguardo, l'articolo 5 della direttiva fa richiesta alla Commissione di avanzare le proposte necessarie a superare i problemi relativi all'applicabilità di dette prescrizioni e prevedere, ove possibile, l'utilizzo di sistemi di sicurezza attiva, pur garantendo che non vi sia un abbassamento dei livelli di sicurezza degli utenti della strada vulnerabili.
- (5) Uno studio commissionato dalla Commissione dimostra che le prescrizioni per la protezione dei pedoni possono essere migliorate in maniera significativa grazie alla combinazione di misure di sicurezza attiva e passiva in grado di offrire un livello di protezione più elevato rispetto alle disposizioni precedentemente in vigore. In particolare, è stato individuato, come sistema di sicurezza attiva, il dispositivo di assistenza alla frenata che, in combinazione con le modifiche ai requisiti di sicurezza passiva, andrà ad accrescere notevolmente il livello di protezione. Si ritiene, pertanto, opportuno rendere obbligatoria l'installazione dei dispositivi di assistenza alla frenata sui veicoli a motore di nuova produzione.
- (6) I veicoli dotati di sistemi anticollisione non sono obbligati a rispettare talune prescrizioni di cui al presente regolamento a condizione che essi siano in grado di evitare gli urti con i pedoni e non si limitino a ridurne le conseguenze.
- (7) Con l'aumento della circolazione di veicoli pesanti sulle strade urbane, è opportuno che le disposizioni in materia di protezione dei pedoni siano applicate non soltanto ai veicoli con massa massima non superiore a 2.500 kg, ma anche, alla scadenza di un determinato periodo transitorio, ai veicoli delle categorie M₁ e N₁ la cui massa massima supera questo limite.
- (8) Al fine di assicurare una maggiore protezione dei pedoni il prima possibile, i costruttori che intendono far richiesta di omologazione conformemente alle nuove disposizioni prima che esse divengano obbligatorie, possono farlo a condizione che siano in vigore le necessarie misure di attuazione.
- (9) Le misure necessarie all'attuazione del presente regolamento devono essere adottate in conformità della decisione del Consiglio 1999/468/CE del 28 giugno 1999 recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁽¹¹⁾.
- (10) In particolare, la Commissione andrebbe dotata del potere di adottare prescrizioni tecniche per l'applicazione dei requisiti relativi alle prove e alle prestazioni dei sistemi anticollisione, oltre che delle misure di attuazione in base ai risultati del monitoraggio. Dal momento che si tratta di misure di portata generale, atte a modificare elementi non essenziali del presente regolamento mediante l'introduzione di altri elementi non essenziali, dovrebbero essere adottate nel rispetto della procedura di regolamentazione con controllo prevista dall'articolo 5, paragrafo a) della decisione 1999/468/CE.

¹⁰ GU L 309 del 25.11. 2005, pag. 37.

¹¹ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag.11).

- (11) Al fine di assicurare una transizione senza scosse dalle disposizioni delle direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE al presente regolamento, l'applicazione di quest'ultimo dovrebbe essere prorogata ad un momento successivo alla sua entrata in vigore.
- (12) Gli obiettivi del presente regolamento, in particolare l'attuazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche uniformi in materia di protezione dei pedoni, non possono essere realizzati in maniera adeguata dagli Stati membri. Considerata la scala dell'azione necessaria, gli obiettivi possono essere raggiunti più compiutamente con un intervento a livello comunitario. La Comunità può, pertanto, adottare delle misure nel rispetto del principio di sussidiarietà, come previsto dall'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità, di cui al medesimo articolo, il presente regolamento non va al di là di quanto necessario per il conseguimento di questi obiettivi,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPITOLO I

Oggetto, campo d'applicazione e definizioni

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce i requisiti per la costruzione e il funzionamento dei veicoli e dei sistemi di protezione frontale al fine di ridurre il numero e la gravità delle lesioni subite dai pedoni e dagli altri utenti della strada vulnerabili in caso di urto con le superfici frontali di tali veicoli e al fine di evitare questo tipo di urti.

Articolo 2

Campo d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle seguenti categorie di veicoli:
 - (a) veicoli a motore della categoria M₁ quali definiti all'articolo 3, paragrafo 11, della direttiva [.../.../CE] e all'allegato II, parte A, di detta direttiva;
 - (b) veicoli a motore della categoria N₁ quali definiti all'articolo 3 paragrafo 11 della direttiva [.../.../CE] e all'allegato II, parte A, della direttiva e fermo restando il paragrafo 2 del presente articolo.
 - (c) sistemi di protezione frontale montati come elementi originali sui veicoli indicati ai precedenti punti (a) e (b) o commercializzati come entità tecniche separate da montare su tali veicoli.
2. I punti 2 e 3 dell'allegato I non si applicano ai veicoli di categoria N₁ in cui il punto R della posizione del conducente è avanzato rispetto all'asse anteriore o arretrato in senso longitudinale rispetto alla linea mediana trasversale dell'asse anteriore di meno di 1000 mm.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni comuni:

- (1) Per "montante A" s'intende il supporto anteriore esterno del tetto che si estende dal telaio al tetto del veicolo;
- (2) Per "dispositivo di assistenza alla frenata" si intende il dispositivo in grado di assistere il conducente garantendo la massima decelerazione possibile nelle frenate di emergenza;
- (3) Per "paraurti" s'intendono le strutture della sezione inferiore della parte anteriore esterna di un veicolo, compresi gli elementi accessori, volte a proteggere il veicolo in caso di scontro frontale a bassa velocità con un altro veicolo;
- (4) Per "sistema di protezione frontale" s'intende una o più strutture separate, ad esempio un paraurti tubolare rigido, o un paraurti aggiuntivo rispetto a quello originale, inteso a proteggere la superficie esterna del veicolo da danni derivanti dall'urto, ad eccezione delle strutture la cui massa è inferiore a 0,5 kg e destinate unicamente alla protezione delle luci;
- (5) Per "massa massima" s'intende la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore ai sensi dell'allegato I, punto 3.8, della direttiva [...]/.../CE];
- (6) Per "veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 " si intendono i veicoli di categoria N_1 e di massa massima non superiore a 2.500 kg che, anteriormente ai montanti A, hanno la stessa struttura e forma generale dei veicoli di categoria M_1 preesistenti;

Capitolo II

Obblighi dei costruttori

Articolo 4

Obblighi dei costruttori

1. A norma dell'articolo 9, i costruttori devono garantire che i veicoli commercializzati siano dotati di un dispositivo di assistenza alla frenata collaudato conformemente ai requisiti di cui al punto 4 dell'allegato I, e soddisfino i requisiti di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato I.
2. A norma dell'articolo 10, i costruttori devono garantire che i sistemi di protezione frontale montati come elementi originali sui veicoli commercializzati o forniti come entità tecniche separate rispondano ai requisiti di cui al punto 5 dell'allegato I.
3. I costruttori devono fornire alle autorità di omologazione i dati necessari sulle specifiche e sulle condizioni delle prove cui è stato sottoposto il veicolo e il sistema di protezione frontale. I dati contengono le informazioni necessarie ai fini della verifica funzionale dei dispositivi di sicurezza attiva installati sul veicolo.

4. Nel caso di sistemi di protezione frontale commercializzati come entità tecniche separate, i costruttori devono fornire alle autorità di omologazione i dati necessari sulle specifiche dei sistemi e sulle condizioni delle prove. Tali dati devono contenere le informazioni riguardanti i veicoli per i quali è stato collaudato il sistema e le istruzioni di montaggio complete.
5. I sistemi di protezione frontale sotto forma di entità tecniche separate possono essere distribuiti, posti in vendita o venduti soltanto se corredati da un elenco dei tipi di veicoli per cui il sistema di protezione è stato omologato e da chiare istruzioni di montaggio. Queste devono contenere specifiche indicazioni per l'installazione, in particolare le modalità di fissaggio per i veicoli per cui il sistema è stato omologato, al fine di consentire il montaggio delle componenti omologate conformemente alle disposizioni di cui al punto 6 dell'allegato I.
6. La Commissione adotta le misure di attuazione che stabiliscono le prescrizioni tecniche per l'applicazione dei requisiti indicati all'allegato I.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche integrandolo, vengono adottate conformemente alla procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2, della direttiva [.../.../CE].

Articolo 5

Domanda di omologazione CE

1. In caso di domanda di omologazione CE per un tipo di veicolo riguardo alla protezione dei pedoni il costruttore deve presentare all'autorità di omologazione la scheda informativa compilata conformemente al modello di cui al punto 1 dell'allegato II.

Il costruttore deve presentare al servizio tecnico responsabile delle prove di omologazione un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare.

2. In caso di domanda di omologazione CE di un tipo di veicolo equipaggiato con un sistema di protezione frontale, il costruttore deve presentare all'autorità di omologazione la scheda informativa compilata conformemente al modello di cui al punto 2 dell'allegato II.

Il costruttore deve presentare al servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove di omologazione un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare equipaggiato con un sistema di protezione frontale. Su richiesta del servizio tecnico, il costruttore deve altresì presentare determinati componenti o campioni dei materiali utilizzati.

3. In caso di domanda di omologazione CE di un tipo di sistema di protezione frontale sotto forma di entità tecnica separata, il costruttore deve presentare all'autorità di omologazione la scheda informativa compilata conformemente al modello di cui al punto 3 dell'allegato II.

Il costruttore deve presentare al servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove di omologazione un campione del tipo di sistema di protezione frontale da omologare. Il servizio può richiedere altri campioni, qualora lo ritenga necessario. Sui campioni deve essere apposta una marcatura chiara e indelebile recante la denominazione commerciale o il marchio del richiedente e la descrizione del tipo. Il

costruttore deve adottare disposizioni per rendere successivamente obbligatoria l'apposizione del marchio di omologazione CE.

Capitolo III

Obblighi delle autorità degli Stati membri

Articolo 6

Rilascio dell'omologazione CE

1. Se i requisiti previsti sono soddisfatti, l'autorità di omologazione rilascia l'omologazione CE e il numero di omologazione conformemente al sistema di numerazione indicato all'allegato VII della direttiva [.../.../CE]
L'autorità di omologazione non può assegnare lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo o di sistema di protezione frontale.
2. Ai fini del paragrafo 1, l'autorità di omologazione rilascia il certificato di omologazione CE conformemente alle seguenti modalità:
 - (a) il modello di cui al punto 1 dell'allegato III per un tipo di veicolo riguardo alla protezione dei pedoni;
 - (b) il modello di cui al punto 2 dell'allegato III per un tipo di veicolo equipaggiato con un sistema di protezione frontale;
 - (c) il modello di cui al punto 3 dell'allegato III per un tipo di sistema di protezione frontale, inteso come unità tecnica separata.

Articolo 7

Marchio di omologazione CE per le entità tecniche separate

Ogni sistema di protezione frontale, conforme al tipo omologato per cui è stata rilasciata l'omologazione CE per entità tecniche separate, deve essere provvisto del marchio di omologazione CE per entità tecniche separate come previsto dall'allegato IV.

Articolo 8

Modifica del tipo e delle omologazioni

Le modifiche del veicolo riguardanti la parte anteriore ai montanti A o al sistema di protezione frontale, che incidano sulla struttura, sulle dimensioni principali, sui materiali delle superfici esterne del veicolo, sulle modalità di fissaggio o sul montaggio dei componenti esterni o interni, e siano tali da alterare significativamente i risultati delle prove, sono da considerare modifiche ai sensi dell'articolo [13] della direttiva [.../.../CE] e richiedono pertanto una nuova domanda di omologazione.

Articolo 9

Termini per l'applicazione ai veicoli

1. A decorrere dalla data indicata nel secondo paragrafo dell'articolo 15, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale per ciascuno dei seguenti nuovi tipi di veicoli:

- (a) veicoli di categoria M_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I;
 - (b) veicoli di categoria M_1 con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 2 o al punto 3 dell'allegato I;
 - (c) veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 2 e 4 o ai punti 3 e 4 dell'allegato I.
2. A decorrere dal [DATA *trentatré mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], nel caso di veicoli nuovi di categoria M_1 , o N_1 derivata da M_1 , e con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla sicurezza dei pedoni, considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione di tali veicoli.
3. A decorrere dal [DATA *cinquantasei mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale per ciascuno dei seguenti nuovi tipi di veicoli:
 - (a) veicoli di categoria M_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I;
 - (b) veicoli di categoria M_1 con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I;
 - (c) veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato I.
4. A decorrere dal [DATA *sessanta mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], nel caso di veicoli nuovi di categoria M_1 , o N_1 derivata da M_1 , e con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 2 e 4 o ai punti 3 e 4 dell'allegato I, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla sicurezza dei pedoni, considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione di tali veicoli.
5. A decorrere dal [DATA *settantotto mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], nel caso di un nuovo tipo di veicolo non conforme alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato I, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale.
6. A decorrere dal [DATA *settantotto mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi:
 - (a) veicoli di categoria M_1 o N_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I;

- (b) veicoli di categoria M₁, o N₁ derivata da M₁, con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato I.
7. A decorrere dal [DATA *centosedici mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi:
- (a) veicoli di categoria M₁ o N₁ non conformi alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 4;
- (b) veicoli di categoria M₁, o N₁ derivata da M₁, con massa massima non superiore a 2.500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.
8. A decorrere dal [DATA *centotrentotto mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*], nel caso di veicoli nuovi non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato I, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione di tali veicoli.
9. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 8 del presente articolo e ferma restando l'entrata in vigore delle misure adottate a norma dell'articolo 4, paragrafo 6, su richiesta del costruttore, le autorità nazionali non possono, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o dell'omologazione nazionale, rifiutare l'immatricolazione, né vietare la vendita e la messa in circolazione di un nuovo tipo di veicolo nel caso in cui il veicolo in questione sia conforme alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 3 o 4 dell'allegato I.

Articolo 10

Applicazione ai sistemi di protezione frontale

1. Le autorità nazionali rifiutano di rilasciare l'omologazione CE o l'omologazione nazionale ad un nuovo tipo di veicolo dotato di un sistema di protezione frontale o ad un nuovo tipo di sistema di protezione frontale fornito come entità tecnica separata, che non risulti conforme ai requisiti di cui ai punti 5 e 6 dell'allegato I.
2. Le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, considerano i certificati di conformità non validi ai fini dell'articolo [26] della direttiva [.../.../CE], rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi non conformi ai requisiti di cui ai punti 5 e 6 dell'allegato I del presente regolamento.
3. I requisiti di cui ai punti 5 e 6 dell'allegato I del presente regolamento si applicano ai sistemi di protezione frontale forniti come entità tecniche separate ai fini dell'articolo [28] della direttiva [.../.../CE].

Articolo 11

Sistemi anticollisione

1. Per i veicoli equipaggiati con sistemi anticollisione non vi è l'obbligo di soddisfare i requisiti relativi alle prove di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato I ai fini del rilascio di un'omologazione CE o di un'omologazione nazionale riguardo alla protezione dei pedoni, oppure ai fini della vendita, dell'immatricolazione e della messa in circolazione.
2. La Commissione può adottare misure di attuazione indicanti i requisiti relativi alle prestazioni necessari per l'applicazione del paragrafo 1.
Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche integrandolo, vengono adottate conformemente alla procedura indicata all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE].
I requisiti devono essere tali da garantire livelli di protezione almeno equivalenti, in termini di efficacia effettiva, a quelli raggiunti con i requisiti di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato I al presente regolamento.

Articolo 12

Monitoraggio

1. Le autorità nazionali sono tenute a fornire alla Commissione i risultati del monitoraggio di cui ai punti 2.2, 2.4 e 3.2 dell'allegato I ogni anno, entro il 28 febbraio dell'anno seguente alla loro acquisizione.
L'obbligo di fornire tali risultati cessa a decorrere dal [*data, 5 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*].
2. In base ai risultati del monitoraggio eseguito conformemente ai punti 2.2, 2.4 e 3.2 dell'allegato I, la Commissione può adottare opportune misure di attuazione.
Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche integrandolo, vengono adottate conformemente alla procedura indicata all'articolo 40, paragrafo 2 della direttiva [.../.../CE].
3. La Commissione controllerà l'uso del servofreno e di altre tecnologie che possano garantire una miglior protezione di utenti della strada vulnerabili, valuterà il funzionamento del presente regolamento, riguardo alla diffusione e all'uso effettivi della tecnologia, e al suo ulteriore sviluppo, entro e non oltre il [*inserire la data, 5 anni dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*] e sottoporrà al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione accompagnata da opportune proposte in materia.

Articolo 13

Sanzioni

1. Gli Stati membri stabiliscono le disposizioni in materia di sanzioni applicabili in caso di violazione delle disposizioni del presente regolamento da parte dei costruttori e prendono tutti i provvedimenti necessari per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il [*data, 18 mesi dopo l'entrata in vigore del presente regolamento*] e la informano tempestivamente di tutte le successive modifiche ad esse relative.

2. Le violazioni soggette a sanzione comprendono almeno i seguenti casi:
- (a) il rilascio di dichiarazioni false durante la procedura di omologazione o le procedure che danno luogo ad azioni di richiamo;
 - (b) la falsificazione dei risultati delle prove relative all'omologazione;
 - (c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare azioni di richiamo o il ritiro dell'omologazione;
 - (d) il rifiuto di fornire l'accesso alle informazioni.

Capitolo IV

Disposizioni finali e transitorie

Articolo 14

Abrogazione

A decorrere dalla data indicata nel secondo paragrafo dell'articolo 15, le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE sono abrogate.

I riferimenti alle direttive abrogate sono da interpretare come riferimenti al presente regolamento.

Articolo 15

Entrata in vigore

Il presente regolamento entrerà in vigore il ventesimo giorno successivo alla data di pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Sarà applicabile a decorrere dal [DATA 9 mesi dopo l'entrata in vigore] ad eccezione dell'articolo 9, paragrafo 9 che sarà applicabile a decorrere dalla data di entrata in vigore.

Il presente regolamento è vincolante in tutte le sue parti e direttamente applicabile in tutti gli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO

ALLEGATO I

PRESCRIZIONI TECNICHE PER LE PROVE SUI VEICOLI E I SISTEMI DI PROTEZIONE FRONTALE

1. Ai fini del presente allegato, si applicano le seguenti definizioni:
 - 1.1. Per “bordo anteriore del cofano” si 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.
 - 1.2. Per "linea di riferimento del bordo anteriore del cofano" s'intende il tracciato geometrico dei punti di contatto tra un regolo lungo 1000 mm e la superficie anteriore del cofano quando il regolo, tenuto parallelo al piano verticale longitudinale della vettura e inclinato all'indietro di 50°, con l'estremità inferiore a 600 mm dal suolo, viene traslato lateralmente lungo il bordo anteriore del cofano restando a contatto con questo. Per i veicoli in cui la superficie superiore del cofano è praticamente inclinata di 50° e perciò forma un contatto continuo o multiplo anziché puntiforme con il regolo, la linea di riferimento è determinata con il regolo inclinato all'indietro di 40°. Se la forma del veicolo è tale che l'estremità inferiore del regolo è la prima a venire a contatto con il cofano, tale punto di contatto costituisce la linea di riferimento del bordo anteriore del cofano in quella posizione laterale. Se la forma del veicolo è tale che l'estremità superiore del regolo è la prima a venire a contatto con il cofano, la linea di riferimento del bordo anteriore del cofano è data dal tracciato geometrico della distanza di involuppo di 1000 mm in quella posizione laterale. Anche il bordo superiore del paraurti è considerato bordo anteriore del cofano ai fini del presente regolamento, se viene a contatto con il regolo durante questa misurazione.
 - 1.3. Per "distanza di involuppo di 1000 mm" s'intende il tracciato geometrico descritto sulla superficie frontale superiore da una estremità di un nastro flessibile lungo 1000 mm, quando questo viene tenuto su un piano verticale parallelo all'asse del veicolo e traslato lateralmente lungo il frontale del paraurti del cofano e il sistema di protezione frontale. Durante l'operazione, il nastro è teso e una delle sue estremità viene mantenuta a contatto con il livello di riferimento del suolo, in posizione verticale sotto la superficie anteriore del paraurti, mentre l'altra viene mantenuta a contatto con la superficie frontale superiore. Il veicolo è posizionato nel normale assetto di marcia.
 - 1.4. 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.
 - 1.5. Per “superficie frontale superiore” si intende la struttura esterna che comprende la superficie superiore di tutte le strutture esterne, eccetto il parabrezza, i montanti A e le strutture posteriori.
 - 1.6. Per "livello di riferimento del suolo" s'intende il piano orizzontale parallelo al livello del suolo, che rappresenta il livello del suolo per un veicolo fermo in piano, in normale assetto di marcia, con il freno a mano inserito.

- 1.7. Per "normale assetto di marcia" s'intende l'assetto del veicolo in ordine di marcia, posizionato al suolo, con i pneumatici gonfiati alla pressione raccomandata, le ruote anteriori in posizione dritta, tutti i fluidi necessari per il funzionamento del veicolo al livello massimo, tutta l'attrezzatura normalmente fornita dal costruttore, una massa di 75 kg posta sul sedile del conducente e una massa di 75 kg posta sul sedile passeggeri anteriore e le sospensioni regolate per una velocità di marcia di 40 km/h o di 35 km/h nelle normali condizioni di marcia indicate dal costruttore (specialmente per veicoli muniti di sospensioni attive o di dispositivo di stabilizzazione automatica).
- 1.8. 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 del Consiglio⁽¹²⁾.
- 1.9. Per "criterio di prestazione della testa" (Head Performance Criterion - HPC) si intende il calcolo, per un periodo di tempo determinato, dell'accelerazione risultante massima verificatasi durante l'urto. Il criterio di prestazione della testa si ottiene dalla risultante delle serie temporali dell'accelerometro come valore massimo (in funzione di t_1 e t_2) dell'equazione:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2.5} (t_2 - t_1)$$

In questa formula, "a" è l'accelerazione risultante espressa come multiplo di "g"; t_1 e t_2 sono i due istanti (espressi in secondi) durante l'urto che definiscono l'inizio e la fine del periodo di registrazione in cui il valore di HPC è massimo. Per calcolare il valore massimo, si trascurano i valori di HPC per i quali l'intervallo di tempo ($t_1 - t_2$) è superiore a 15 ms;

- 1.10. Per "raggio di curvatura" s'intende il raggio dell'arco di cerchio che più si avvicina alla forma arrotondata della parte in questione;
2. I veicoli devono essere sottoposti alle seguenti prove:
- 2.1. Urto dell'arto inferiore contro il paraurti:
- E' richiesta l'effettuazione di una delle seguenti prove:
- (a) 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;
- (b) 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.

¹² GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1.

2.2. 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.

La prova è portata a termine esclusivamente a scopo di monitoraggio e tutti i risultati vengono registrati.

2.3. 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 1000 sui 2/3 della superficie di prova del cofano e a 2000 per il restante terzo della superficie di prova del cofano.

2.4. 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 1000.

La prova è portata a termine esclusivamente a scopo di monitoraggio e tutti i risultati vengono registrati.

3. I veicoli devono essere sottoposti alle seguenti prove:

3.1. Urto dell'arto inferiore contro il paraurti:

E' richiesta l'effettuazione di una delle seguenti prove:

- (a) 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 19,0°, 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 170 g.

Inoltre, il costruttore può indicare per la prova d'urto una larghezza massima del paraurti di 264 mm qualora l'accelerazione misurata in corrispondenza della testa della tibia non sia superiore a 250 g.

- (b) 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.

3.2. 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 è comparata al valore massimo di riferimento di 5,0 kN e il momento flettente sul dispositivo di simulazione è comparato al valore massimo di riferimento di 300 Nm.

La prova è portata a termine esclusivamente a scopo di monitoraggio e tutti i risultati vengono registrati.

- 3.3. 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 è conforme ai requisiti di cui al punto 3.5.
- 3.4. Urto della testa di adulto 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 4,5 kg. . L'HPC è conforme ai requisiti di cui al punto 3.5.
- 3.5. L'HPC registrato non è superiore a 1000 su metà della superficie di prova per l'urto della testa di bambino; inoltre, non è superiore a 1000 su 2/3 della superficie di prova per l'urto della testa di bambino e della testa di adulto considerati nel complesso. L'HPC per le restanti superfici non è superiore a 1700 per entrambi i tipi di testa.
4. I veicoli devono essere sottoposti alle seguenti prove:
- 4.1. Una prova di riferimento volta ad individuare la soglia di funzionamento in cui si attiva il sistema antibloccaggio dei freni (ABS).
- 4.2. Una prova volta a verificare che il dispositivo di assistenza alla frenata si attivi correttamente in modo da assicurare la massima decelerazione del veicolo.
5. I sistemi di protezione frontale devono essere sottoposti alle seguenti prove:
- 5.1. Urto della gamba contro il sistema di protezione frontale:
La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. L'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio è di 21°, 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.
- 5.1.1. Ciononostante, per quanto riguarda i sistemi di protezione frontale approvati come entità tecniche separate per uso esclusivo su veicoli specifici con una massa massima non superiore a 2,5 tonnellate che sono stati omologati anteriormente al 1° ottobre 2005, o veicoli con una massa massima superiore a 2,5 tonnellate, la prova indicata al punto 5.1 può essere sostituita dalla prova prevista al punto 5.1.1.1 o 5.1.1.2.
- 5.1.1.1. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 40 km/h. L'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio è di 26°, la deformazione massima di rottura dinamica del ginocchio è di 7,5 mm e l'accelerazione misurata in corrispondenza della testa della tibia non è superiore a 250 g.
- 5.1.1.2. Sono effettuate due prove, una su veicoli dotati di sistema di protezione frontale, l'altra su veicoli non dotati di sistema di protezione frontale, a una velocità d'urto di 40 km/h. Le due prove sono effettuate in località equivalenti come concordato con l'autorità responsabile delle prove. Vengono registrati i valori per l'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio, la deformazione massima di rottura dinamica del ginocchio e l'accelerazione misurata in corrispondenza della testa della tibia. In ogni caso, il valore registrato per il veicolo dotato di sistema di protezione frontale non supera il 90 % del valore registrato per il veicolo senza sistema di protezione frontale.
- 5.1.2. Qualora l'altezza inferiore del sistema di protezione frontale superi i 500 mm, la prova d'urto della gamba contro il sistema di protezione frontale deve essere sostituita dalla prova d'urto della coscia contro il sistema di protezione frontale, come specificato al punto 5.2.

- 5.2. Urto della coscia contro il sistema di protezione frontale:
- 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 ed il momento flettente sul dispositivo di simulazione non è superiore a 510 Nm.
- 5.2.1. Ciononostante, in relazione ai sistemi di protezione frontale approvati come entità tecniche separate per uso esclusivo su determinati veicoli con una massa totale autorizzata non superiore a 2,5 tonnellate che sono stati omologati anteriormente al 1° ottobre 2005 o su veicoli con una massa massima autorizzata superiore a 2,5 tonnellate, la prova prevista al punto 5.2 può essere sostituita dalla prova prevista al punto 5.2.1.1 o 5.2.1.2.
- 5.2.1.1. 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 9,4 kN e il momento flettente sul dispositivo di simulazione non è superiore a 640 Nm.
- 5.2.1.2. Sono effettuate due prove, una su veicoli dotati di sistema di protezione frontale, l'altra su veicoli non dotati di sistema di protezione frontale, ad una velocità d'urto di 40 km/h. Le due prove sono effettuate in località equivalenti, come concordato con l'autorità responsabile delle prove. Vengono registrati i valori per la somma istantanea delle forze d'urto e il momento flettente sul dispositivo di simulazione. In ciascun caso il valore registrato per il veicolo dotato di sistema di protezione frontale non supera il 90 % del valore registrato per il veicolo senza sistema di protezione frontale.
- 5.2.2. Qualora l'altezza inferiore del sistema di protezione frontale sia inferiore o pari a 500 mm, tale prova deve essere sostituita con la prova d'urto della gamba contro il sistema di protezione frontale, come specificato al punto 5.1.
- 5.3. Urto della coscia contro il bordo anteriore del sistema di protezione frontale. La prova è effettuata ad una velocità massima d'urto di 40 km/h. La somma istantanea delle forze d'urto rispetto al tempo, alla parte superiore e inferiore del dispositivo di simulazione, non dovrebbe essere superiore al valore di riferimento di 5,0 kN ed il momento flettente sul dispositivo di simulazione non dovrebbe essere superiore al valore di riferimento di 300 Nm. Entrambi i risultati sono registrati a scopo di monitoraggio.
- 5.4. Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia contro il sistema di protezione frontale. La prova è effettuata ad una velocità d'urto di 35 km/h utilizzando un dispositivo d'urto della testa di 3,5 kg. per un bambino/adulto di piccola taglia. Il criterio di prestazione della testa (HPC), ottenuto dalla risultante delle serie temporali dell'accelerometro, non è mai superiore a 1000.
6. Prescrizioni per la costruzione e installazione dei sistemi di protezione frontale:
- 6.1. I seguenti requisiti si applicano ai sistemi di protezione frontale forniti già montati su veicoli nuovi e ai sistemi di protezione frontali forniti come entità tecniche separate da installare su determinati veicoli.
- 6.1.1. Gli elementi costitutivi dei sistemi di protezione frontale devono essere progettati in modo che tutte le superfici rigide che possono entrare in contatto con una sfera di 100 mm abbiano un raggio di curvatura minimo di 5 mm.

- 6.1.2. La massa totale del sistema di protezione frontale, inclusi i supporti e gli elementi di fissaggio, non deve superare l'1,2 % della massa del veicolo per il quale è progettato, rispettando un limite massimo di 18 kg.
- 6.1.3. L'altezza del sistema di protezione frontale, montato sul veicolo, non deve superare di oltre 50 mm la linea di riferimento del bordo anteriore del cofano.
- 6.1.4. Il sistema di protezione frontale non deve far aumentare la larghezza del veicolo sul quale è installato. Se la larghezza totale del sistema di protezione frontale supera il 75% della larghezza del veicolo, le estremità del sistema vanno curvate verso la superficie esterna al fine di ridurre i rischi di collisione. Questa prescrizione è considerata rispettata se il sistema di protezione frontale è incassato o integrato nella carrozzeria oppure se l'estremità del sistema è curvata in modo da non poter entrare in contatto con una sfera di 100 mm di diametro e lo spazio tra l'estremità del sistema e la carrozzeria circostante non supera 20 mm.
- 6.1.5. Fermo restando il punto 6.1.4, lo spazio tra i componenti del sistema di protezione frontale e la superficie esterna sottostante non deve superare 80 mm. Sono ignorate eventuali discontinuità locali nel profilo generale della carrozzeria sottostante (ad esempio aperture delle griglie, prese d'aria, ecc.).
- 6.1.6. In qualsiasi punto della larghezza del veicolo, al fine di preservare i vantaggi del paraurti del veicolo, la distanza longitudinale tra la parte più avanzata del paraurti e la parte più avanzata del sistema di protezione frontale non deve superare 50 mm.
- 6.1.7. Il sistema di protezione frontale non deve ridurre in modo significativo l'efficacia del paraurti. Questa prescrizione viene considerata rispettata se al massimo due componenti verticali e nessun componente orizzontale del sistema di protezione frontale si sovrappongono al paraurti.
- 6.1.8. Il sistema di protezione frontale non deve essere inclinato in avanti rispetto alla verticale. Le estremità superiori del sistema di protezione frontale non devono estendersi verso l'alto o all'indietro (verso il parabrezza) di oltre 50 mm dalla linea di riferimento del bordo anteriore del cofano, sul veicolo privo di sistema di protezione frontale.
- 6.1.9. L'installazione del sistema di protezione frontale deve comunque conformarsi alle prescrizioni in materia di omologazione dei veicoli.
7. In deroga ai punti 2, 3, e 5, l'autorità competente per l'omologazione può ritenere soddisfatti i requisiti relativi a ciascuna delle prove di cui sopra in seguito all'effettuazione di qualsiasi prova equivalente in conformità dei requisiti relativi ad altre prove secondo i termini del presente allegato.

ALLEGATO II

Modelli di schede informative che devono essere fornite dal costruttore.

Parte I:

Scheda informativa relativa all'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni.

Parte II:

Scheda informativa relativa all'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un dispositivo di protezione frontale.

Parte III:

Scheda informativa relativa all'omologazione di un sistema di protezione frontale quale entità tecnica separata.

Parte I
(MODELLO)

Scheda informativa n.

relativa all'omologazione 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 del contenuto. Eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Le eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

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

0 DATI GENERALI

0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore):

0.2. Tipo:

0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo ^{(b) (1)}:

0.3.1. Posizione della marcatura:

0.4. Categoria del veicolo^(c):

0.5 Nome e indirizzo del costruttore:

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

0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore

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

9.23.1 E' 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.

^(b) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda informativa, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo "?" (esempio: ABC??123??).

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile (quando le risposte possibili sono più di una, in alcuni casi non è necessario cancellare alcuna dicitura).

^(c) Classificazione in base alle definizioni date nell'allegato II, sezione A, della Direttiva [.../.../CE].

Parte II
(MODELLO)

Scheda informativa n.

relativa all'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un dispositivo di protezione frontale

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto. Eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Le eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate includano materiali speciali, devono essere fornite informazioni sulle loro prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1 Marca (denominazione commerciale del costruttore);

0.2 Tipo;

0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

0.3 Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo ^{(b) (1)};

0.3.1 Posizione della marcatura:

0.4 Categoria del veicolo ^(c);

0.5 Nome e indirizzo del costruttore:

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

0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore

1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

1.1 Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo:

2. MASSE E DIMENSIONI: (in kg e mm) (eventualmente con riferimento ai disegni)

2.8 Massa totale a carico tecnicamente ammissibile, dichiarata dal costruttore:

2.8.1. Distribuzione della massa tra gli assi (max. e min.):

9. CARROZZERIA

9.1. Tipo di carrozzeria:

9.24. Sistema di protezione frontale

9.24.1. Piani generali (disegni o fotografie) indicanti la posizione ed il fissaggio dei sistemi di protezione frontali:

^(b) Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda informativa, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo "?" (esempio ABC??123??).

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile (quando le risposte possibili sono più di una, in alcuni casi non è necessario cancellare alcuna dicitura).

^(c) Classificazione in base alle definizioni date nell'allegato II, sezione A, della Direttiva [...]/CE].

- 9.24.2. Disegni e/o fotografie, se del caso, di prese d'aria, calandra radiatore, motivi ornamentali, stemmi, emblemi e rientranze, nonché di qualsiasi altra sporgenza esterna o parte della superficie esterna che si possa considerare essenziale (ad esempio dispositivi di illuminazione). Se le parti sopraelencate non sono essenziali, possono essere sostituite, a fini di documentazione, da fotografie corredate, se necessario, dalle dimensioni e/o da una descrizione:
- 9.24.3. Informazioni complete e dettagliate degli elementi di fissaggio necessari e istruzioni complete, comprendenti le coppie da rispettare per il montaggio:
- 9.24.4. Disegno dei paraurti:
- 9.24.5 Disegno della linea base all'estremità anteriore del veicolo:

Parte III
(MODELLO)

Scheda informativa n.

relativa all'omologazione di un sistema di protezione frontale quale entità tecnica separata.

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto. Eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato. Le eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate includano materiali speciali, devono essere fornite informazioni sulle loro prestazioni.

0. DATI GENERALI

0.1 Marca (denominazione commerciale del costruttore):

0.2 Tipo:

0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i:

0.5 Nome e indirizzo del costruttore:

0.7. Posizione e metodo di apposizione del marchio di omologazione CE:

1. DESCRIZIONE DEL DISPOSITIVO

1.1 Descrizione tecnica dettagliata (con fotografie o disegni):

1.2. Istruzioni per l'assemblaggio ed il montaggio, incluse le coppie da rispettare:

1.3. Elenco dei tipi di veicoli sui quali può essere installato:

1.4 Eventuali limitazioni d'impiego e condizioni di montaggio:

ALLEGATO III

Modello di certificato di omologazione CE

Parte I:

Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni.

Parte II:

Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale

Parte III:

Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di sistemi di protezione frontale quali entità tecniche separate.

Parte I
(MODELLO)

(formato massimo: A4 (210 x 297 mm))

CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

TIMBRO dell'autorità di
omologazione CE

Comunicazione riguardante

- omologazione CE ⁽¹⁾
- estensione dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- rifiuto dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- revoca dell'omologazione CE ⁽¹⁾

di un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni
ai sensi del Regolamento (CE) n. / attuato da
modificato da ultimo dal Regolamento (CE) n. /

Numero di omologazione CE: _____

Motivo dell'estensione

SEZIONE I

- 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore):
- 0.2. Tipo:
 - 0.2.1. Eventuale/i denominazione/i commerciale/i
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo⁽²⁾:
 - 0.3.1. Posizione della marcatura:
- 0.4. Categoria del veicolo ⁽³⁾:
- 0.5. Nome e indirizzo del costruttore:
- 0.8. Nome e indirizzo dello stabilimento o degli stabilimenti di montaggio:
- 0.9. Rappresentante del costruttore:

SEZIONE II

1. Eventuali informazioni aggiuntive (cfr. addendum)
2. Servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove:
3. Data del verbale di prova:
4. Numero del verbale di prova:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile

⁽²⁾ Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda informativa, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo "?" (esempio ABC??123??).

⁽³⁾ Definita nell'allegato II, sezione A, della Direttiva [.../.../CE].

5. Eventuali osservazioni (cfr. addendum)
6. Luogo:
7. Data:
8. Firma:

Allegati:

Fascicolo di omologazione.

Verbale di prova.

Addendum

al certificato di omologazione CE n.

relativo all'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni

ai sensi del Regolamento (CE) n.

1. Informazioni aggiuntive
 - 1.1. Breve descrizione del tipo di veicolo per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento e i materiali costitutivi:
 - 1.2. Posizione del motore: anteriore/posteriore/centrale¹
 - 1.3. Trazione: anteriore : posteriore¹
 - 1.4. Massa del veicolo sottoposto alle prove:
 - asse anteriore:¹
 - asse posteriore :
 - totale :
 - 1.5. Risultati delle prove in conformità delle prescrizioni di cui all'allegato I del Regolamento (CE) n. .../.....:

¹ Cancellare le diciture inutili.

1.5.1. Risultati delle prove di cui al punto 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 paraurti (se la prova è effettuata)	Somma delle forze d'urto	----- kN -----	
	Momento flettente	----- Nm -----	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano	Somma delle forze d'urto	----- kN -----	(1)
	Momento flettente	----- Nm -----	(2)
Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia (3,5 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC nella zona A (12 risultati ²)		
	Valori HPC nella zona B (6 risultati ³)		
Urto della testa di adulto (4,5 kg) contro il parabrezza	Valori HPC (5 risultati ³)		(2)

¹ Conformemente ai valori indicati nell'allegato I, sezione 2, del Regolamento (CE) n. [...../.....].

² Esclusivamente a scopo di monitoraggio.

³ Conformemente alla [legislazione di attuazione] della Commissione.

⁴ Conformemente alla [legislazione di attuazione] della Commissione.

1.5.2. Risultati delle prove di cui al punto 3:

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 paraurti (se la prova è effettuata)	Somma delle forze d'urto	----- kN -----	
	Momento flettente	----- Nm -----	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano	Somma delle forze d'urto	----- kN -----	(2)
	Momento flettente	----- Nm -----	(6)
Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia (3,5 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC (9 risultati ³)		
Urto della testa di adulto (4,5 kg) contro la superficie del cofano	Valori HPC (9 risultati ⁷)		

Osservazioni: (per es.: valido per veicoli con guida a sinistra e a destra)

¹ Conformemente ai valori indicati nell'allegato I, sezione 3, del Regolamento (CE) n. [.../...].

² Esclusivamente a scopo di monitoraggio.

³ Conformemente alla [legislazione di attuazione] della Commissione.

1.5.3. Requisiti di cui al punto 4:

Precisazioni sul dispositivo di assistenza alla frenata fornito: ⁽¹⁾	
Osservazioni: ⁽²⁾	

¹ Fornire i dati relativi alle modalità di funzionamento del sistema.
² Fornire i dati relativi alle prove effettuate per la verifica del sistema.

Parte II
(MODELLO)
(formato massimo: A4 (210 x 297 mm))
CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

TIMBRO dell'autorità di
omologazione CE

Comunicazione riguardante

- omologazione CE ⁽¹⁾
- estensione dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- rifiuto dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- revoca dell'omologazione CE ⁽¹⁾

di un tipo di veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale

ai sensi del Regolamento (CE) n. .../.... attuato da.....

modificato da ultimo dal regolamento (CE) n./.....

Numero di omologazione CE:

Motivo dell'estensione:

SEZIONE I

- 0.1 Marca (denominazione commerciale del costruttore):
- 0.2 Tipo
- 0.2.1 Eventuale/i denominazione/i commerciale/i
- 0.3 Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo ⁽²⁾:
- 0.3.1 Posizione della marcatura:
- 0.4 Categoria del veicolo ⁽³⁾:
- 0.5 Nome e indirizzo del costruttore:
- 0.8 Nome e indirizzo dello stabilimento o degli stabilimenti di montaggio:
- 0.9. Rappresentante del costruttore:

SEZIONE II

- 1. Eventuali informazioni aggiuntive (cfr. addendum)
- 2. Servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove:
- 3. Data del verbale di prova:

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile

⁽²⁾ Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda informativa, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo "?" (esempio ABC??123??).

⁽³⁾ Definita nell'allegato II, sezione A, della Direttiva [.../.../CE].

4. Numero del verbale di prova:
5. Eventuali osservazioni (cfr. addendum)
6. Luogo:
7. Data:
8. Firma:

Allegati:

Fascicolo di omologazione.

Verbale di prova.

Addendum

al certificato di omologazione CE n.

relativo all'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un
dispositivo di protezione frontale

ai sensi del Regolamento (CE) n...../.....

1. Eventuali informazioni aggiuntive:
2. Osservazioni:
3. Risultati delle prove conformemente ai requisiti di cui al punto 5 dell'allegato I del Regolamento (CE) n. .../...

Prova	Valori registrati		Superata/ fallita
Urto della gamba contro il dispositivo di protezione frontale - 3 posizioni di prova (se effettuata)	Angolo di flessione	..... ..... gradi	
	Deformazione di rottura	..... ..... mm	
	Accelerazione alla tibia	..... ..... g	
Urto della coscia contro il dispositivo di protezione frontale - 3 posizioni di prova (se effettuata)	Somma delle forze d'urto	..... ..... kN	
	Momento flettente	..... ..... Nm	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del dispositivo di protezione frontale - 3 posizioni di prova (solo monitoraggio)	Somma delle forze d'urto	..... ..... kN	
	Momento flettente	..... ..... Nm	
Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia / (3,5 kg) contro il dispositivo di protezione frontale	Valori HPC (almeno 3 valori)	..... ..... .....

Parte III
(MODELLO)
(formato massimo: A4 (210 x 297 mm))
CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE CE

TIMBRO dell'autorità di omologazione CE
--

Comunicazione riguardante

- omologazione CE ⁽¹⁾
- estensione dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- rifiuto dell'omologazione CE ⁽¹⁾
- revoca dell'omologazione CE ⁽¹⁾

di un sistema di protezione frontale quale entità tecnica separata
ai sensi del Regolamento (CE) n..../.... attuato da.....

modificato da ultimo dal Regolamento (CE) n. /.....

Numero di omologazione CE:

Motivo dell'estensione:

SEZIONE I

- 0.1 Marca (denominazione commerciale del costruttore):
- 0.2 Tipo:
- 0.3 Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul dispositivo di protezione frontale ⁽²⁾:
- 0.3.1 Posizione della marcatura:
- 0.5 Nome e indirizzo del costruttore:
- 0.7. Posizione e metodo di apposizione del marchio di omologazione CE:
- 0.8. Nome e indirizzo dello stabilimento o degli stabilimenti di montaggio:
- 0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore:

SEZIONE II

1. Informazioni aggiuntive: cfr. addendum
2. Servizio tecnico responsabile dell'effettuazione delle prove:
3. Data del verbale di prova:
4. Numero del verbale di prova:
5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile

⁽²⁾ Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda informativa, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo "?" (esempio ABC??123??).

6. Luogo:

7. Data:

8. Firma:

Allegati:

Fascicolo di omologazione.

Verbale di prova.

Addendum

al certificato di omologazione CE n.

relativo all'omologazione di un tipo di sistema di protezione frontale quale entità tecnica separata

ai sensi del Regolamento (CE) n. /

1. Informazioni aggiuntive
 - 1.1. Modalità di fissaggio:
 - 1.2. Istruzioni di assemblaggio e di montaggio:
 - 1.3. Elenco dei veicoli sui quali può essere montato il sistema di protezione frontale, eventuali limitazioni d'impiego e condizioni di montaggio:
.....
2. Osservazioni:
3. Risultati delle prove in conformità dei requisiti di cui al punto 5 dell'allegato I del Regolamento (CE) n. .../...

Prova	Valori registrati		Superata/ fallita
Urto della gamba contro il sistema di protezione frontale - 3 posizioni di prova (se effettuata)	Angolo di flessione	..... ..... gradi	
	Deformazione di rottura	..... ..... mm	
	Accelerazione alla tibia	..... ..... g	
Urto della coscia contro il sistema di protezione frontale - 3 posizioni di prova (se effettuata)	Somma delle forze d'urto	..... ..... kN	
	Momento flettente	..... ..... Nm	
Urto della coscia contro il bordo anteriore del sistema di protezione frontale - 3 posizioni di prova (solo monitoraggio)	Somma delle forze d'urto	..... ..... kN	
	Momento flettente	..... ..... Nm	
Urto della testa di bambino/ adulto di piccola taglia (3,5 kg) contro il sistema di protezione frontale	Valori HPC (almeno 3 valori)	..... ..... .....

ALLEGATO IV

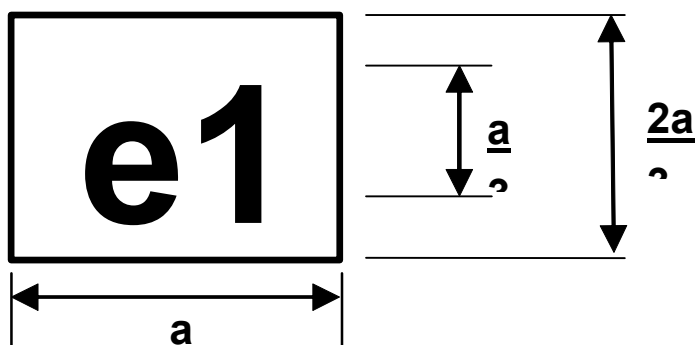
MARCHIO DI OMOLOGAZIONE CE

1. Tale marchio è costituito:
 - 1.1. da un rettangolo all'interno del quale è iscritta la lettera "e" seguita dal numero o dalla serie di lettere distintivi dello Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE dell'entità tecnica separata
 - 1 per la Germania
 - 2 per la Francia
 - 3 per l'Italia
 - 4 per i Paesi Bassi
 - 5 per la Svezia
 - 6 per il Belgio
 - 7 per l'Ungheria
 - 8 per la Repubblica ceca
 - 9 per la Spagna
 - 11 per il Regno Unito
 - 12 per l'Austria
 - 13 per il Lussemburgo
 - 17 per la Finlandia
 - 18 per la Danimarca
 - 19 per la Romania
 - 20 per la Polonia
 - 21 per il Portogallo
 - 23 per la Grecia
 - 24 per l'Irlanda
 - 26 per la Slovenia
 - 27 per la Repubblica slovacca
 - 29 per l'Estonia
 - 32 per la Lettonia
 - 34 per la Bulgaria
 - 36 per la Lituania
 - 49 per Cipro
 - 50 per Malta

- 1.2. In prossimità del rettangolo va apposto il "numero dell'omologazione di base" definito nella sezione 4 del sistema di numerazione di cui all' [allegato VII della direttiva .../.../CE], preceduto dalle due cifre indicanti il numero progressivo assegnato al più recente adeguamento tecnico significativo del presente regolamento alla data in cui è stata concessa l'omologazione CE. Per il presente regolamento, il numero progressivo è 01.
- 1.3. Un asterisco inserito dopo il numero progressivo sta a indicare che il sistema di protezione frontale è stato omologato nel quadro della valutazione prevista dal punto 5.1.1 o dal punto 5.2.1 dell'allegato I per la prova d'urto della gamba. Se l'autorità che rilascia l'omologazione non riconosce tale valutazione, l'asterisco è sostituito da uno spazio.
- 1.4. Il marchio di omologazione CE deve essere chiaramente leggibile e indelebile.

Appendice

Esempio di marchio di omologazione CE



01*1471 $\begin{array}{|c} \hline \text{a} \\ \hline \end{array}$

($a \geq 12$ mm)

Il dispositivo recante il marchio di omologazione CE qui raffigurato è un sistema di protezione frontale omologato in Germania (e1) ai sensi del presente regolamento (01) con il numero di omologazione di base 1471.

L'asterisco sta a indicare che il sistema di protezione frontale è stato omologato nel quadro della valutazione prevista dal punto 5.1 dell'Allegato I per la prova d'urto della gamba. Se l'autorità che rilascia l'omologazione non riconosce tale valutazione, l'asterisco è sostituito da uno spazio.