

I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (CE) N. 78/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 14 gennaio 2009

concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE

(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,

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) 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 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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) ⁽³⁾. Al fine di conseguire gli obiettivi di cui al considerando 1 del presente regolamento, gli allegati I, III, IV, VI e XI della direttiva 2007/46/CE dovrebbero essere modificati.

- (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, dal momento che non sarà necessario il recepimento nel diritto interno. Pertanto, 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 ⁽⁴⁾ e la 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 ⁽⁵⁾, 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, dovrebbero essere sostituite dal presente regolamento al fine di garantire coerenza in questa materia. Ciò implica che gli Stati membri abrogino la normativa con cui sono state recepite le direttive abrogate.

⁽¹⁾ GU C 211 del 19.8.2008, pag. 9.

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 18 giugno 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 16 dicembre 2008.

⁽³⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 321 del 6.12.2003, pag. 15.

⁽⁵⁾ GU L 309 del 25.11.2005, pag. 37.

- (4) Le prescrizioni previste per la seconda fase di attuazione della direttiva 2003/102/EC sono risultate inapplicabili. A questo riguardo, l'articolo 5 di tale direttiva chiedeva alla Commissione di avanzare ogni proposta necessaria 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 fosse un abbassamento dei livelli di sicurezza degli utenti della strada vulnerabili.
- (5) Uno studio commissionato dalla Commissione mostra che la protezione dei pedoni può essere migliorata 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, lo studio mostra che il dispositivo di assistenza alla frenata, come sistema di sicurezza attiva, in combinazione con le modifiche ai requisiti di sicurezza passiva, accrescerebbe notevolmente il livello di protezione dei pedoni. È pertanto opportuno rendere obbligatoria l'installazione dei dispositivi di assistenza alla frenata sui veicoli a motore di nuova produzione. Tuttavia, tale misura non dovrebbe sostituirsi ai sistemi di sicurezza passiva di livello elevato, bensì integrarli.
- (6) I veicoli dotati di sistemi anticollisione possono non essere obbligati a rispettare talune prescrizioni di cui al presente regolamento a condizione che siano in grado di evitare gli urti con i pedoni e non si limitino a ridurre le conseguenze. Dopo aver valutato se tale tecnologia possa effettivamente evitare gli urti con i pedoni e gli altri utenti della strada vulnerabili, la Commissione può presentare proposte di modifica del presente regolamento per consentire l'uso di sistemi anticollisione.
- (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 periodo transitorio limitato, 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 prescrizioni prima che divengano obbligatorie dovrebbero poterlo fare a condizione che siano in vigore le necessarie misure di attuazione.
- (9) Le misure necessarie per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione ⁽¹⁾.
- (10) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare disposizioni tecniche per l'applicazione dei requisiti relativi alle prove oltre che misure di attuazione in base ai risultati del monitoraggio. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (11) Al fine di agevolare la transizione dalle disposizioni delle direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE al presente regolamento, l'applicazione di quest'ultimo dovrebbe essere differita a un momento successivo alla sua entrata in vigore.
- (12) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire l'attuazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche uniformi in materia di protezione dei pedoni, non può essere realizzato in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, a causa delle sue dimensioni, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

OGGETTO, AMBITO DI APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Oggetto

Il presente regolamento stabilisce prescrizioni per la costruzione e il funzionamento dei veicoli a motore 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 dei veicoli e al fine di evitare tali urti.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle seguenti categorie:
 - a) veicoli a motore della categoria M₁ quali definiti all'articolo 3, paragrafo 11, della direttiva 2007/46/CE e all'allegato II, parte A, punto 1, di detta direttiva, fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo;
 - b) veicoli a motore della categoria N₁ quali definiti all'articolo 3, paragrafo 11, della direttiva 2007/46/CE e all'allegato II, parte A, punto 2, della direttiva, fatto salvo il paragrafo 2 del presente articolo;

⁽¹⁾ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

c) sistemi di protezione frontale montati come elementi originali sui veicoli indicati alle lettere a) e b) o forniti come entità tecniche separate da montare su tali veicoli.

2. I punti 2 e 3 dell'allegato I del presente regolamento non si applicano:

a) ai veicoli di categoria N_1 ; e

b) ai veicoli di categoria M_1 derivati da N_1 e con una massa massima superiore a 2 500 kg;

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 1 100 mm al massimo.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento:

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 una funzione del sistema di frenatura che riconosce una situazione di frenatura di emergenza da una caratteristica della sollecitazione del freno da parte del conducente e, in tali condizioni:

a) aiuta il conducente a raggiungere il livello massimo di frenatura; oppure

b) è sufficiente ad attivare il ciclo completo del sistema di frenatura antibloccaggio;

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; non sono compresi, tuttavia, i sistemi di protezione frontale;

4) per «sistema di protezione frontale» s'intende una o più strutture separate, ad esempio un paraurti tubolare rigido, o un paraurti aggiuntivo che, in aggiunta a quello originale, è inteso a proteggere la superficie esterna del veicolo da danni derivanti dall'urto, a eccezione delle strutture la cui massa è inferiore a 0,5 kg e destinate unicamente alla protezione delle luci del veicolo;

5) per «massa massima» s'intende la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile dichiarata dal costruttore ai sensi dell'allegato I, punto 2.8, della direttiva 2007/46/CE;

6) per «veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 » si intendono i veicoli di categoria N_1 che, anteriormente ai montanti A, hanno la stessa struttura e forma generale dei veicoli di categoria M_1 preesistenti;

7) per «veicoli di categoria M_1 derivata da N_1 » si intendono i veicoli di categoria M_1 che, anteriormente ai montanti A, hanno la stessa struttura e forma generale dei veicoli di categoria N_1 preesistenti.

CAPO II

OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI

Articolo 4

Requisiti tecnici

1. In conformità dell'articolo 9, i costruttori garantiscono che i veicoli commercializzati siano dotati di un dispositivo di assistenza alla frenata omologato conformemente ai requisiti di cui al punto 4 dell'allegato I e che tali veicoli soddisfino i requisiti di cui ai punti 2 o 3 dell'allegato I.

2. In conformità dell'articolo 10, i costruttori garantiscono che i sistemi di protezione frontale montati come elementi originali sui veicoli commercializzati o forniti come entità tecniche separate soddisfino i requisiti di cui ai punti 5 e 6 dell'allegato I.

3. I costruttori forniscono alle autorità di omologazione dati adeguati sulle specifiche e sulle condizioni delle prove cui sono stati sottoposti il veicolo e il sistema di protezione frontale. I dati contengono le informazioni necessarie a verificare il funzionamento dei dispositivi di sicurezza attiva installati sul veicolo.

4. Nel caso di sistemi di protezione frontale da fornire come entità tecniche separate, i costruttori forniscono alle autorità di omologazione dati adeguati sulle specifiche dei sistemi e sulle condizioni delle prove.

5. I sistemi di protezione frontale sotto forma di entità tecniche separate sono 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, nonché da chiare istruzioni di montaggio. Le istruzioni di montaggio contengono 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 su tale veicolo conformemente alle relative 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 completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2, della direttiva 2007/46/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 presenta all'autorità di omologazione la scheda informativa redatta conformemente al modello di cui al punto 1 dell'allegato II.

Il costruttore presenta al servizio tecnico responsabile dell'effettuazione 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 presenta all'autorità di omologazione la scheda informativa redatta conformemente al modello di cui al punto 2 dell'allegato II.

Il costruttore presenta 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 presenta altresì determinati componenti o campioni dei materiali utilizzati.

3. In caso di domanda di omologazione CE di un tipo di sistema di protezione frontale in quanto entità tecnica separata, il costruttore presenta all'autorità di omologazione la scheda informativa redatta conformemente al modello di cui al punto 3 dell'allegato II.

Il costruttore presenta 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 adotta disposizioni per rendere successivamente obbligatoria l'apposizione del marchio di omologazione CE.

CAPO 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 2007/46/CE.

2. Ai fini della parte 3 di tale numero di omologazione è usata una delle lettere seguenti:

- a) per l'omologazione dei veicoli riguardo alla protezione dei pedoni:
 - «A» se il veicolo è conforme al punto 2 dell'allegato I,
 - «B» se il veicolo è conforme al punto 3 dell'allegato I;

b) per l'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale o l'omologazione di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata:

- «A» se il sistema di protezione frontale è conforme al punto 5 dell'allegato I per quanto concerne l'applicazione dei punti 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 e 5.3,
- «B» se il sistema di protezione frontale è conforme al punto 5 dell'allegato I per quanto concerne l'applicazione dei punti 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 e 5.3,
- «X» se il sistema di protezione frontale è conforme al punto 5 dell'allegato I per quanto concerne l'applicazione dei punti 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 e 5.3.

3. L'autorità di omologazione non assegna lo stesso numero a un altro tipo di veicolo o a un altro tipo di sistema di protezione frontale.

4. Ai fini del paragrafo 1, l'autorità di omologazione rilascia il certificato di omologazione CE conformemente alle seguenti modalità:

- a) il modello di cui alla parte 1 dell'allegato III per un tipo di veicolo riguardo alla protezione dei pedoni;
- b) il modello di cui alla parte 2 dell'allegato III per un tipo di veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale;
- c) il modello di cui alla parte 3 dell'allegato III per un tipo di sistema di protezione frontale da fornire quale unità tecnica separata.

Articolo 7

Marchio di omologazione CE

Ogni sistema di protezione frontale omologato in conformità del presente regolamento nell'ambito dell'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale ovvero dell'omologazione di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata è conforme ai requisiti del presente regolamento e ottiene, e pertanto reca, un marchio di omologazione CE stabilito ai sensi delle disposizioni di cui all'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 influenzare significativamente i risultati delle prove sono considerate modifiche ai sensi dell'articolo 13 della direttiva 2007/46/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 16, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni le autorità nazionali rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale per i 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 24 febbraio 2011, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE, rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I del presente regolamento:

- a) veicoli di categoria M_1 ;
- b) veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima non superiore a 2 500 kg.

3. A decorrere dal 24 febbraio 2013, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale per i seguenti nuovi tipi di veicoli:

- a) 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;
- b) categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima non superiore a 2 500 kg non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I.

4. A decorrere dal 31 dicembre 2012, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE, rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 2 o al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento:

- a) veicoli di categoria M_1 con massa massima non superiore a 2 500 kg;
- b) veicoli di categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima non superiore a 2 500 kg.

5. A decorrere dal 24 febbraio 2015, le autorità nazionali, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, rifiutano l'omologazione CE o l'omologazione nazionale per i seguenti nuovi tipi di veicoli:

- a) categoria M_1 con massa massima superiore a 2 500 kg non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I;
- b) categoria N_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui ai punti 3 e 4 dell'allegato I.

6. A decorrere dal 24 agosto 2015, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE, rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli della nuova categoria N_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 4 dell'allegato I del presente regolamento.

7. A decorrere dal 24 febbraio 2018, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE, rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi:

- a) 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 del presente regolamento;
- b) di categoria N_1 derivata da M_1 con massa massima superiore a 2 500 kg, non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento.

8. A decorrere dal 24 agosto 2019, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE, rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei seguenti veicoli nuovi:

- a) di categoria M_1 con massa massima superiore a 2 500 kg non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento;
- b) di categoria N_1 non conformi alle prescrizioni tecniche di cui al punto 3 dell'allegato I del presente regolamento.

9. Fatti salvi i paragrafi da 1 a 8 del presente articolo e previa entrata in vigore delle misure adottate a norma dell'articolo 4, paragrafo 6, su richiesta del costruttore, le autorità nazionali non rifiutano, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, il rilascio dell'omologazione CE o dell'omologazione nazionale di un nuovo tipo di veicolo o l'immatricolazione, né vietano la vendita o la messa in circolazione di un nuovo 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 a un nuovo tipo di veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale, o l'omologazione CE dell'entità tecnica separata di un nuovo tipo di sistema di protezione frontale, non conforme ai requisiti di cui ai punti 5 e 6 dell'allegato I.

2. Per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, le autorità nazionali considerano i certificati di conformità non più validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/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 2007/46/CE.

*Articolo 11***Sistemi anticollisione**

1. Sulla base di una valutazione della Commissione, i veicoli equipaggiati con sistemi anticollisione possono non essere tenuti a 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 per un tipo di veicolo riguardo alla protezione dei pedoni, oppure ai fini della vendita, dell'immatricolazione o della messa in circolazione.

2. La Commissione presenta la valutazione al Parlamento europeo e al Consiglio, eventualmente corredata di proposte intese a modificare il presente regolamento.

Le eventuali misure proposte garantiscono livelli di protezione almeno equivalenti, in termini di efficacia reale, a quelli raggiunti con i requisiti di cui ai punti 2 e 3 dell'allegato I.

*Articolo 12***Monitoraggio**

1. Le autorità nazionali forniscono 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 24 febbraio 2014.

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 completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 40, paragrafo 2, della direttiva 2007/46/CE.

3. La Commissione, sulla base delle informazioni pertinenti comunicate dalle autorità di omologazione e dalle parti interessate nonché sulla base di studi indipendenti, segue gli sviluppi tecnici nel campo dei requisiti di sicurezza passiva rafforzata, del dispositivo di assistenza alla frenata e di altre tecnologie di sicurezza attiva che possano garantire una miglior protezione di utenti della strada vulnerabili.

4. Entro il 24 febbraio 2014, la Commissione esamina la fattibilità e l'applicazione di tali requisiti di sicurezza passiva rafforzata. Essa valuta il funzionamento del presente regolamento, con riferimento all'impiego e all'efficacia del dispositivo di assistenza alla frenata e di altre tecnologie di sicurezza attiva.

5. La Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio corredata di 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 sono efficaci, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro il 24 agosto 2010 e la informano tempestivamente di tutte le successive modifiche a 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 determinano 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.

CAPO IV

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI*Articolo 14***Modifiche della direttiva 2007/46/CE**

La direttiva 2007/46/CE è modificata in conformità dell'allegato V del presente regolamento.

*Articolo 15***Abrogazione**

Le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE sono abrogate a decorrere dalla data indicata all'articolo 16, secondo comma, del presente regolamento.

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

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, addì 14 gennaio 2009.

Per il Parlamento europeo
Il presidente
H.-G. PÖTTERING

*Articolo 16***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 24 novembre 2009 a eccezione dell'articolo 4, paragrafo 6, e dell'articolo 9, paragrafo 9, che si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore e dell'articolo 9, paragrafi da 2 a 8, che si applica a decorrere dalle date ivi indicate.

Per il Consiglio
Il presidente
A. VONDRA

ELENCO DEGLI ALLEGATI

- Allegato I Prescrizioni tecniche per le prove sui veicoli e i sistemi di protezione frontale
- Allegato II Modelli di schede informative che devono essere fornite dal costruttore
- Parte 1 Scheda informativa relativa all'omologazione CE di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni
 - Parte 2 Scheda informativa relativa all'omologazione CE di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale
 - Parte 3 Scheda informativa relativa all'omologazione CE di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata
- Allegato III Modello di certificato di omologazione CE
- Parte 1 Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la protezione dei pedoni
 - Parte 2 Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un veicolo in riferimento al suo equipaggiamento con un sistema di protezione frontale
 - Parte 3 Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata
- Allegato IV Marchio di omologazione CE
- Appendice Esempio di marchio di omologazione CE
- Allegato V Modifiche della direttiva 2007/46/CE

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 parte frontale della struttura superiore esterna del veicolo, comprendente il cofano e i parafanghi, gli elementi superiori e laterali intorno ai proiettori e 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 1 000 mm e la superficie anteriore del cofano quando il regolo, tenuto parallelo al piano verticale longitudinale del veicolo 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 1 000 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 1 000 mm» s'intende il tracciato geometrico descritto sulla superficie frontale superiore da una estremità di un nastro flessibile lungo 1 000 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 gli pneumatici gonfiati alla pressione raccomandata, le ruote anteriori in posizione diritta, 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, del 27 settembre 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relativa al campo di visibilità del conducente dei veicoli a motore ⁽¹⁾;
- 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) GU L 267 del 19.10.1977, pag. 1.

- 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
- È richiesta l'effettuazione di una delle seguenti prove:
- a) arto della gamba contro il paraurti:
- la prova è effettuata a 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 a 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.
- 2.2. Urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano
- La prova è effettuata a 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 a 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.
- 2.4. Urto della testa di adulto contro il parabrezza
- La prova è effettuata a 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;
- 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
- È richiesta l'effettuazione di una delle seguenti prove:
- a) urto della gamba contro il paraurti:
- la prova è effettuata a 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 a 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 a 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 a 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 a 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 1 000 su metà della superficie di prova per l'urto della testa di bambino; inoltre, non è superiore a 1 000 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 1 700 per entrambi i tipi di testa.
4. I veicoli devono essere sottoposti alle seguenti prove:
- 4.1. una prova di riferimento volta a 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. È richiesta l'effettuazione di una delle seguenti prove d'urto della gamba, ai sensi dei punti 5.1.1 o 5.1.2:
- 5.1.1. Urto della gamba contro il sistema di protezione frontale
- Tutte le prove sono effettuate a una velocità d'urto di 40 km/h;
- 5.1.1.1. per un sistema di protezione frontale omologato per veicoli che soddisfano i requisiti di cui al punto 2, 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;
- 5.1.1.2. per un sistema di protezione frontale omologato per veicoli che soddisfano i requisiti di cui al punto 3, 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;
- 5.1.1.3. per un sistema di protezione frontale omologato solo per veicoli che non soddisfano né il punto 2 né il punto 3, i requisiti relativi alle prove di cui ai punti 5.1.1.1 e 5.1.1.2 possono essere sostituiti dai requisiti relativi alle prove di cui al punto 5.1.1.3.1 o al punto 5.1.1.3.2;
- 5.1.1.3.1. l'angolo massimo di flessione dinamica del ginocchio è di 24,0°, 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 215 g;
- 5.1.1.3.2. sono effettuate due prove, una su veicoli dotati di sistema di protezione frontale, l'altra su veicoli non dotati di sistema di protezione frontale. Le due prove sono effettuate in località equivalenti, come concordato con l'autorità di omologazione. 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. Urto della coscia contro il sistema di protezione frontale
- Tutte le prove sono effettuate a una velocità d'urto di 40 km/h;
- 5.1.2.1. 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;
- 5.1.2.2. per un sistema di protezione frontale omologato solo per veicoli che non soddisfano né il punto 2 né il punto 3, i requisiti relativi alle prove di cui al punto 5.1.2.1 possono essere sostituiti dai requisiti relativi alle prove di cui al punto 5.1.2.2.1 o al punto 5.1.2.2.2;
- 5.1.2.2.1. 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;
- 5.1.2.2.2. sono effettuate due prove, una su veicoli dotati di sistema di protezione frontale, l'altra su veicoli non dotati di sistema di protezione frontale. Le due prove sono effettuate in località equivalenti, come concordato con la rilevante autorità di omologazione. Vengono registrati i valori per la somma istantanea delle forze d'urto e il momento flettente sul dispositivo di simulazione. 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.
- 5.2. Urto della coscia contro il bordo anteriore del sistema di protezione frontale
- La prova è effettuata a 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 e 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.
- 5.3. Urto della testa di bambino/adulto di piccola taglia contro il sistema di protezione frontale
- La prova è effettuata a 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. L'HPC, ottenuto dalla risultante delle serie temporali dell'accelerometro, non è mai superiore a 1 000.
6. Prescrizioni per la costruzione e installazione dei sistemi di protezione frontale
- 6.1. I seguenti requisiti si applicano ai sistemi di protezione frontale già montati su veicoli nuovi e ai sistemi di protezione frontali da fornire 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 1

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

Parte 2

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

Parte 3

Scheda informativa relativa all'omologazione CE di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata

PARTE 1

MODELLO

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

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

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate includano funzioni comandate elettronicamente, sono 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. 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.

PARTE 2

MODELLO

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

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

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate includano materiali speciali, sono 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:

0.7. 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:

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 e il fissaggio dei sistemi di protezione frontali:

- 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 elencate nella prima frase 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 copie da rispettare per il montaggio:
- 9.24.4. Disegno dei paraurti:
- 9.24.5. Disegno della linea base all'estremità anteriore del veicolo:

PARTE 3

MODELLO

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

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

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche separate includano materiali speciali, sono 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:

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

0.9. Nome e indirizzo dell'eventuale rappresentante del costruttore:

1. DESCRIZIONE DEL DISPOSITIVO

1.1. Descrizione tecnica dettagliata (con fotografie o disegni):

1.2. Istruzioni per l'assemblaggio e 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:

(^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??).

(^c) Classificazione in base alle definizioni date nell'allegato II, sezione A, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

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

*ALLEGATO III***Modello di certificato di omologazione CE**

Parte 1:

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

Parte 2:

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

Parte 3:

Certificato di omologazione CE relativo all'omologazione di un sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata

PARTE 1

MODELLO

formato massimo: A4 (210 × 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. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, attuato da ...

modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. .../... ⁽²⁾

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 ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Posizione della marcatura:
- 0.4. Categoria del veicolo ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nome e indirizzo del costruttore:
- 0.8. Nome e indirizzo dello stabilimento o degli stabilimenti di montaggio:
- 0.9. Nome e indirizzo del rappresentante del costruttore (se disponibile):

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 le diciture inutili.

⁽²⁾ Si prega di inserire il numero del regolamento di modifica.

⁽³⁾ 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??).

⁽⁴⁾ Definita nell'allegato II, sezione A, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

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. 78/2009

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/centrale ⁽¹⁾
- 1.3. Trazione: anteriore/posteriore ⁽¹⁾
- 1.4. Massa del veicolo sottoposto alle prove (quale definita in conformità del punto 1.7 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009:
- asse anteriore:
- asse posteriore:
- totale:
- 1.5. Risultati delle prove in conformità delle prescrizioni di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009:
- 1.5.1. Risultati delle prove di cui al punto 2:

Prova	Valore registrato		Superata/ Fallita ⁽¹⁾
Urto della gamba contro il paraurti (se effettuata)	Angolo di flessione	..... gradi	
	Deformazione di rottura	..... mm	
	Accelerazione alla tibia	..... g	
Urto della coscia contro il paraurti (se 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	⁽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 ⁽³⁾]		
	Valori HPC nella zona B [6 risultati ⁽³⁾]		
Urto della testa di adulto (4,8 kg) contro il parabrezza	Valori HPC [5 risultati ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ Conformemente ai valori indicati nell'allegato I, punto 2, del regolamento (CE) n. 78/2009.

⁽²⁾ Esclusivamente a scopo di monitoraggio.

⁽³⁾ Conformemente alla [legislazione di attuazione] della Commissione.

⁽¹⁾ Cancellare le diciture inutili.

1.5.2. Risultati delle prove di cui al punto 3:

Prova	Valore registrato		Superata/ Fallita ⁽¹⁾
Urto della gamba contro il paraurti (se effettuata)	Angolo di flessione	..... gradi	
	Deformazione di rottura	..... mm	
	Accelerazione alla tibia	..... g	
Urto della coscia contro il paraurti (se 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	⁽²⁾
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 ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ Conformemente ai valori indicati nell'allegato I, punto 3, del regolamento (CE) n. 78/2009.

⁽²⁾ Esclusivamente a scopo di monitoraggio.

⁽³⁾ Conformemente alla [legislazione di attuazione] della Commissione.

Osservazioni: (ad esempio: valido per veicoli con guida a sinistra e a destra)

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 2

MODELLO

formato massimo: A4 (210 × 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. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, attuato da ...

modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. .../... ⁽²⁾

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 ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Posizione della marcatura:
- 0.4. Categoria del veicolo ⁽⁴⁾:
- 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 del rappresentante del costruttore (se disponibile):

⁽¹⁾ Cancellare le diciture inutili.

⁽²⁾ Si prega di inserire il numero del regolamento di modifica.

⁽³⁾ 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??).

⁽⁴⁾ Definita nell'allegato II, sezione A, della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, 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) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

SEZIONE II

1. Altre informazioni (se del caso): 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
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 sistema di protezione frontale ai sensi del
regolamento (CE) n. 78/2009

1. Eventuali informazioni aggiuntive:
2. Osservazioni:
3. Risultati delle prove in conformità dei requisiti di cui al punto 5 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009

Prova	Valore registrato		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)		

PARTE 3

MODELLO

formato massimo: A4 (210 × 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 da fornire quale entità tecnica separata

ai sensi del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, attuato da ...

modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. .../... ⁽²⁾

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 sistema di protezione frontale ⁽³⁾:
 - 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 del rappresentante del costruttore (se disponibile):

SEZIONE II

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

⁽¹⁾ Cancellare le diciture inutili.

⁽²⁾ Si prega di inserire il numero del regolamento di modifica.

⁽³⁾ 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??).

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 tipo di sistema di protezione frontale da fornire quale entità tecnica separata ai sensi del regolamento (CE) n. 78/2009

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. 78/2009

Prova	Valore registrato		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

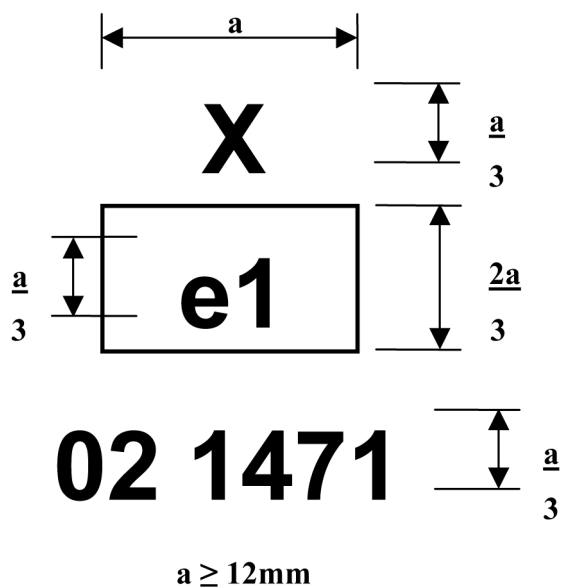
MARCHIO DI OMOLOGAZIONE CE

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:
 - 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 Slovacchia,
 - 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 2007/46/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 02.
 - 1.3. Dalle seguenti lettere aggiuntive collocate al di sopra del rettangolo:
 - 1.3.1. «A» per indicare che il sistema di protezione frontale è omologato in conformità dei requisiti di cui al punto 5.1.1.1 dell'allegato I ed è adatto per il montaggio su veicoli che soddisfano i requisiti di cui al punto 2 dell'allegato I.
 - 1.3.2. «B» per indicare che il sistema di protezione frontale è omologato in conformità dei requisiti di cui al punto 5.1.1.2 dell'allegato I ed è adatto per il montaggio su veicoli che soddisfano i requisiti di cui al punto 3 dell'allegato I.

- 1.3.3. «X» per indicare che il sistema di protezione frontale è stato omologato nel quadro della valutazione prevista dai punti 5.1.1.3 o 5.1.2.2 dell'allegato I per la prova d'urto della gamba ed è adatto al montaggio solo per i veicoli non conformi né con i requisiti di cui al punto 2 né con i requisiti di cui al punto 3 dell'allegato I.
 - 1.4. Il marchio di omologazione CE è chiaramente leggibile, indelebile e chiaramente visibile una volta installato sul veicolo.
 - 1.5. Un esempio del marchio di omologazione figura all'appendice del presente allegato.
-

Appendice

Esempio di marchio di omologazione CE



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 (02) con il numero di omologazione di base 1471.

La lettera «X» sta a indicare che il sistema di protezione frontale è stato omologato nel quadro della valutazione prevista dai punti 5.1.1.3 o 5.1.2.2 dell'allegato I.

ALLEGATO V

Modifiche della direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è così modificata:

1) all'allegato I, il punto 9.24 è sostituito dal seguente:

«9.24. Sistemi di protezione frontale

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

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 elencate nella prima frase 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:»;

2) all'allegato III, parte I, lettera A, il punto 9.24 è sostituito dal seguente:

«9.24. Sistemi di protezione frontale

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

9.24.3. Informazioni complete e dettagliate degli elementi di fissaggio necessari e istruzioni complete, comprendenti le coppie da rispettare per il montaggio:»;

3) l'allegato IV è così modificato:

a) nella parte I:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58. Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009	L 35 del 4.2.2009, pag. 1	X			X»;								
----------------------------	-----------------------------	---------------------------	---	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--

ii) la nota in calce 7 è soppressa;

iii) il punto 60 è soppresso;

b) nell'appendice:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58. Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009	L 35 del 4.2.2009, pag. 1	N/A (*)
----------------------------	-----------------------------	---------------------------	---------

(*) Qualsiasi sistema di protezione frontale fornito con il veicolo è conforme ai requisiti del regolamento (CE) n. 78/2009, è dotato di un numero di omologazione e reca il relativo marchio.»;

ii) il punto 60 è soppresso;

4) all'allegato VI, l'appendice è così modificata:

a) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58.	Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009»;		
------	-----------------------	-------------------------------	--	--

b) il punto 60 è soppresso;

5) l'allegato XI è così modificato:

a) nell'appendice 1:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58.	Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009	X	N/A (*)					
------	-----------------------	-----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--

(*) Qualsiasi sistema di protezione frontale fornito con il veicolo è conforme ai requisiti del regolamento (CE) n. 78/2009, è dotato di un numero di omologazione e reca il relativo marchio.»;

ii) il punto 60 è soppresso;

b) nell'appendice 2:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58.	Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009	N/A		N/A»;					
------	-----------------------	-----------------------------	-----	--	-------	--	--	--	--	--

ii) il punto 60 è soppresso;

c) nell'appendice 3:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58.	Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009							X»;
------	-----------------------	-----------------------------	--	--	--	--	--	--	-----

ii) il punto 60 è soppresso;

d) nell'appendice 4:

i) il punto 58 è sostituito dal seguente:

«58.	Protezione dei pedoni	Regolamento (CE) n. 78/2009			N/A (*)				
------	-----------------------	-----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--

(*) Qualsiasi sistema di protezione frontale fornito con il veicolo è conforme ai requisiti del regolamento (CE) n. 78/2009, è dotato di un numero di omologazione e reca il relativo marchio.»;

ii) il punto 60 è soppresso.