DIRECTIVA 2003/102/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 17 de Novembro de 2003

relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estradaantes e em caso de colisão com um veículo a motor e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [2],

Considerando o seguinte:

(1) A fim de reduzir o número de acidentados nas estradas da Comunidade, é necessário introduzir medidas legislativas destinadas a melhorar a protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada antes e em caso de colisão com a parte frontal de veículos a motor.

(2) É urgentemente necessário, no quadro do programa de acção sobre a segurança rodoviária, adoptar um conjunto de medidas passivas e activas destinadas a aumentar a segurança (prevenção de acidentes e redução de efeitos secundários, tornando a circulação mais calma e melhorando as infra-estruturas) dos utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e motociclistas.

(3) O mercado interno compreende um espaço sem fronteiras internas no qual deve ser assegurada a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais e, para o efeito, existe um sistema comunitário de homologação de veículos a motor; os requisitos técnicos para a homologação de veículos a motor no que se refere à protecção dos peões, devem ser harmonizados, a fim de evitar a aprovação de requisitos que sejam diferentes de um Estado-Membro para outro e de garantir o correcto funcionamento do mercado interno.

(4) Os objectivos de protecção dos peões podem ser alcançados através de uma combinação de medidas activas e passivas de segurança; as recomendações do European Enhanced Vehicle-safety Committee, a seguir designado por EEVC, de Junho de 1999, suscitam um amplo consenso neste domínio; estas recomendações propõem requisitos de comportamento funcional para as estruturas frontais de determinadas categorias de veículos a motor, para reduzir a sua agressividade; a presente directiva prevê ensaios e valores-limite baseados nas recomendações do EEVC.

(5) A Comissão deveria examinar a possibilidade de alargar o âmbito de aplicação da presente directiva aos veículos com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas e apresentar as suas conclusões ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

(6) A presente directiva deve ser considerada como um elemento de um conjunto mais amplo de medidas a tomar pela Comunidade, pela indústria e pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, com base no intercâmbio das melhores práticas, de modo a resolver os problemas da segurança dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada, antes da colisão (segurança activa), em caso de colisão (segurança passiva) e depois da colisão, no que diz respeito aos utentes da estrada, aos veículos e à infra-estrutura.

(7) Atendendo ao ritmo do desenvolvimento tecnológico neste domínio, medidas alternativas de eficácia concreta pelo menos equivalente aos requisitos da presente directiva — quer medidas passivas, quer uma combinação de medidas activas e passivas — podem ser propostas pela indústria, as quais serão avaliadas após a realização de um estudo de exequibilidade realizado por peritos independentes até 1 de Julho de 2004; a introdução de medidas alternativas que tenham, pelo menos, eficácia concreta equivalente requer a adaptação ou alteração da presente directiva.

(8) Devido à investigação e aos progressos técnicos em curso no que se refere à protecção de peões, é aconselhável prever alguma flexibilidade neste domínio; neste sentido, a presente directiva deve estabelecer as disposições fundamentais em matéria de protecção dos peões, sob a forma de ensaios que devem conformar-se com os últimos conhecimentos técnicos do sector; as prescrições técnicas para a aplicação desses ensaios devem ser aprovados por meio de decisão da Comissão.

(9) O rápido progresso da tecnologia no domínio da segurança activa implica que os sistemas de prevenção e de redução dos efeitos das colisões podem apresentar vantagens fundamentais em matéria de segurança, por exemplo, na redução da velocidade da colisão e na adaptação do ângulo de impacto; o desenvolvimento destas tecnologias deve ser encorajado pela presente directiva.

(10) As associações que representam os fabricantes europeus, japoneses e coreanos de veículos a motor assumiram o compromisso de começar a aplicar as recomendações do EEVC relativas a valores-limite e a ensaios ou aprovaram medidas de efeito pelo menos equivalente a partir de 2010, e um primeiro conjunto de valores-limite e ensaios, aplicáveis aos novos tipos de veículos a partir de 2005, aplicando o primeiro conjunto de ensaios a 80 % de todos os veículos novos a partir de 1 de Julho de 2010, a 90 % de todos os veículos novos a partir de 1 de Julho de 2011 e a todos os veículos novos a partir de 31 de Dezembro de 2012.

[1] JO C 234 de 30.9.2003, p. 10.

[2] Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Julho de 2003 (ainda não publicado no Jornal Oficial), e decisão do Conselho de 4 de Novembro de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(11) A presente directiva deve também contribuir para a fixação de um alto nível de protecção no contexto da harmonização da legislação internacional nesta matéria, que teve início ao abrigo do Acordo NU/ECE de 1998, relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais para os veículos com rodas, os equipamentos e as peças que se podem instalar e/ou utilizar nos veículos com rodas.

(12) A presente directiva é uma das directivas específicas a respeitar para assegurar a conformidade do procedimento de homologação CE, instituído pela Directiva 70/ /156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ([1]).

(13) Assim sendo, a Directiva 70/156/CEE deve ser alterada nesse sentido,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

1. A presente directiva é aplicável às superfícies frontais dos veículos. Para efeitos da presente directiva, entende-se por «veículo» qualquer veículo a motor, tal como definido no artigo 2.º e no anexo II da Directiva 70/156/CEE, da categoria M_1, com uma massa máxima não superior a 2,5 toneladas e da categoria N_1 derivados da M_1, com uma massa máxima não superior a 2,5 toneladas.

2. O objectivo da presente directiva consiste em reduzir as lesões dos peões e de outros utentes vulneráveis da estrada na eventualidade de colisão com as superfícies frontais dos veículos definidos no n.º 1.

Artigo 2.º

1. Com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2004, os Estados--Membros não podem, por motivos relacionados com a protecção dos peões:

— recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional a um modelo de veículo, nem

— proibir a matrícula, venda ou entrada em circulação de veículos,

desde que esses veículos estejam em conformidade com as disposições técnicas fixadas nos pontos 3.1 ou 3.2 do anexo I.

2. Com efeitos a partir de 1 de Outubro de 2005, os Estados-Membros deixarão de conceder:

— a homologação CE, ou

— a homologação nacional,

excepto se for invocado o disposto no artigo 8.º, n.º 2, da Directiva 70/156/CEE, a qualquer tipo de veículo, com fundamento na protecção dos peões, a menos que sejam cumpridas as disposições técnicas constantes dos pontos 3.1 e 3.2 do anexo I.

3. O n.º 2 não será aplicável aos veículos que não diferem, no que se refere aos aspectos essenciais de construção da carroçaria e de concepção da frente dos montantes A, dos modelos de veículos que obtiveram a homologação CE ou a homologação nacional antes de 1 de Outubro de 2005 e que não tenham já sido aprovados ao abrigo da presente directiva.

4. Com efeitos a partir de 1 de Setembro de 2010, os Estados-Membros deixarão de conceder:

— a homologação CE, ou

— a homologação nacional,

excepto se for invocado o disposto no artigo 8.º, n.º 2, da Directiva 70/156/CEE, a qualquer tipo de veículo, com fundamento na protecção dos peões, a menos que sejam cumpridas as disposições técnicas constantes do ponto 3.2 do anexo I da presente directiva.

5. Com efeitos a partir de 31 de Dezembro de 2012, os Estados-Membros:

— considerarão que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos nos termos da Directiva 70/156/CEE deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 7.º, n.º 1, dessa directiva, e

— proibirão a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos que não possuam um certificado de conformidade nos termos da Directiva 70/156/CEE,

com fundamento na protecção dos peões, a menos que sejam cumpridas as disposições técnicas constantes dos pontos 3.1 ou 3.2 do anexo I.

6. Com efeitos a partir de 1 de Setembro de 2015, os Estados-Membros devem:

— considerar que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos nos termos da Directiva 70/156/ /CEE deixam de ser válidos para efeitos do disposto no artigo 7.º, n.º 1, dessa directiva, e

— proibirão a matrícula, venda e entrada em circulação de veículos novos que não possuam um certificado de conformidade nos termos da Directiva 70/156/CEE,

com fundamento na protecção dos peões, a menos que sejam cumpridas técnicas constantes do ponto 3.2 do anexo I.

Artigo 3.º

Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, os Estados-Membros devem certificar-se de que os ensaios previstos nos pontos 3.1 ou 3.2 do anexo I são realizados em conformidade com as prescrições técnicas que serão especificadas por meio de decisão da Comissão.

Artigo 4.º

Mensalmente, as autoridades de homologação do Estado--Membro devem enviar à Comissão, uma cópia do certificado de homologação cujo modelo consta do apêndice 2 do anexo II, para cada veículo que tenham homologado nos termos da presente directiva, durante esse mês.

([1]) JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 807/2003 (JO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

Artigo 5.º

1. A Comissão, agindo com base nas informações relevantes comunicadas pelas autoridades de homologação e pelas partes interessadas, bem como em estudos independentes, acompanhará os progressos da indústria em matéria de protecção dos peões e preparará, até 1 de Julho de 2004, uma avaliação independente de exequibilidade no que respeita às disposições do anexo I, ponto 3.2 e em especial medidas alternativas — quer passivas, quer uma combinação de medidas activas e passivas — que tenham, pelo menos, eficácia concreta equivalente. A avaliação da exequibilidade basear-se-á, nomeadamente, em ensaios práticos e estudos científicos independentes.

2. Se, na sequência da avaliação da exequibilidade referida no n.º 1, se considerar necessária um adaptação das disposições do anexo 1, secção 3.2, que vise a inclusão de uma combinação de medidas passivas e activas que ofereçam, pelo menos, efeitos de protecção equivalentes aos das disposições actuais do anexo I, secção 3.2, a Comissão apresentará uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, com as consequentes alterações à presente directiva.

3. Enquanto a adaptação da presente directiva estiver limitada à introdução de medidas passivas alternativas que garantam, pelo menos, efeitos de protecção equivalentes aos das disposições em vigor do anexo I, secção 3.2, essa adaptação pode ser realizada, nos termos do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE, pelo Comité para Adaptação ao Progresso Técnico.

4. A Comissão deve enviar, antes de 1 de Abril de 2006 e, seguidamente, de dois em dois anos, relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados do acompanhamento referido no n.º 1.

Artigo 6.º

A Directiva 70/156/CEE é alterada do seguinte modo:

1. No anexo I, são inseridos os pontos seguintes:

«9.23. Protecção dos peões

9.23.1. Deve ser fornecida uma descrição detalhada, incluindo fotografias e/ou desenhos, do veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, às linhas de referência relevantes e aos materiais constitutivos da parte anterior do veículo (exterior e interior), incluindo pormenores específicos de quaisquer sistemas de protecção activa instalados.».

2. No anexo III, secção A, são inseridos os pontos seguintes:

«9.23. Protecção dos peões

9.23.1. Deve ser fornecida uma descrição detalhada, incluindo fotografias e/ou desenhos, do veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, às linhas de referência relevantes e aos materiais constitutivos da parte anterior do veículo (exterior e interior), incluindo pormenores específicos de quaisquer sistemas de protecção activa instalados.».

3. No anexo IV, parte I, são inseridos um novo ponto 58 e as notas de pé-de-página seguintes:

Assunto	Directiva	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58. Protecção dos peões	2003/102/CE	L 321 de 6.12.2003, p. 15	X (6)			X (6) (7)						

(6) Que não exceda 2,5 toneladas de massa máxima.
(7) Derivados de veículos da categoria M1.»

4. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

— No apêndice 1, é inserido o ponto 58 seguinte:

Elemento	Assunto	Directiva	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	M2	M3
«58	Protecção dos peões	2003/102/CE	X»			

— No apêndice 2, é inserido o ponto 58 seguinte:

Elemento	Assunto	Directiva	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58	Protecção dos peões	2003/102/CE»										

— No apêndice 3 é inserido o ponto 58 seguinte:

Elemento	Assunto	Directiva	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
«58	Protecção dos peões	2003/102/CE»									

Artigo 7.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 31 de Dezembro de 2003. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 1 de Janeiro de 2004.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 8.º

A presente directiva entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 9.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 17 de Novembro de 2003.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
P. COX

Pelo Conselho
O Presidente
G. ALEMANNO

ANEXO I

DISPOSIÇÕES TÉCNICAS

1. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

A directiva aplica-se às superfícies frontais dos veículos. Para efeitos do n.º 1 do artigo 1.º da presente directiva, por veículo entende-se qualquer veículo a motor definido no artigo 2.º e no anexo II da Directiva 70/156/CEE, da categoria M_1, com uma massa máxima não superior a 2,5 toneladas, e da categoria N_1 derivados da M_1, com uma massa máxima não superior a 2,5 toneladas.

2. DEFINIÇÕES

Para os efeitos do disposto na presente directiva:

2.1. Por «montante A» entende-se o suporte mais dianteiro e mais exterior do tejadilho, que se estende do quadro até ao tejadilho do veículo.

2.2. Por «pára-choques» entende-se a estrutura exterior situada na parte inferior dianteira do veículo. Inclui as estruturas destinadas a protegê-lo na eventualidade de colisão frontal a baixa velocidade com outro veículo, bem como quaisquer apêndices.

2.3. Por «borda dianteira da tampa do compartimento do motor» entende-se a estrutura dianteira superior externa que inclui a tampa do compartimento do motor (também designada somente por «tampa») e os guarda-lamas, os elementos superiores e laterais do complexo dos faróis e quaisquer outros acessórios.

2.4. Por «topo da tampa do compartimento do motor» entende-se a estrutura externa que inclui a superfície superior de todas as estruturas externas, com excepção do pára-brisas, dos pilares A e das estruturas por trás deles. Por conseguinte, inclui, embora não só, a tampa, os guarda-lamas, a grelha, as hastes do limpa-pára-brisas e a estrutura inferior do pára-brisas.

2.5. O «critério do comportamento funcional da cabeça» (HPC/Head Performance Criterion) é o cálculo, para um período de tempo especificado, do valor máximo resultante da aceleração experimentada durante o impacto.

2.6. Por «pára-brisas» entende-se o vidro frontal do veículo que observe todos os requisitos relevantes do anexo I da Directiva 77/649/CEE [1].

2.7. Por «modelo de veículo» entende-se uma categoria de veículos a motor que não diferem entre si quanto a aspectos essenciais como:

— a estrutura,

— as dimensões principais,

— os materiais da superfície externa do veículo,

— a disposição dos componentes (externos ou internos),

na medida em que sejam passíveis de causar influência negativa nos resultados dos ensaios de colisão previstos na presente directiva.

2.8. «Massa máxima» significa a massa máxima em carga tecnicamente admissível, declarada pelo fabricante nos termos do ponto 2.8 do anexo I da Directiva 70/156/CEE.

3. DISPOSIÇÕES RELATIVAS A ENSAIOS

3.1. Devem ser realizados os ensaios que se seguem; no entanto, os valores-limite especificados nos pontos 3.1.3 e 3.1.4 são exigidos apenas para efeitos de controlo.

3.1.1. Perna contra pára-choques: deve ser realizado um dos dois ensaios de perna descritos nos pontos 3.1.1.1 ou 3.1.1.2.

3.1.1.1. Perna contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidades de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 21,0º, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm, e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 200 g.

3.1.1.2. Anca contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 7,5 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 510 Nm.

[1] Directiva 77/649/CEE do Conselho, de 27 de Setembro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao campo de visão do condutor dos veículos a motor (JO L 267 de 19.10.1977, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 90/630/CEE da Comissão (JO L 341 de 6.12.1990, p. 20).

3.1.2. Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 3,5 kg. O critério do HPC não deve exceder 1 000 em dois terços da área de ensaio da tampa do compartimento do motor e 2 000 no restante um terço da área de ensaio da mesma.

3.1.3. Anca contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder um valor de referência de 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio será registado e comparado com o valor de referência de 300 Nm.

3.1.4. Cabeça de adulto contra pára-brisas: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 35 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,8 kg. O critério de comportamento funcional da cabeça (HPC) será registado e comparado com o valor de referência de 1 000.

3.2. Devem ser realizados os ensaios que se seguem.

3.2.1. Perna contra pára-choques: deve ser realizado um dos dois ensaios de perna descritos nos pontos 3.2.1.1 ou 3.2.1.2.

3.2.1.1. Perna contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidades de impacto de 40 km/h. O ângulo dinâmico máximo de flexão do joelho não deve exceder 15,0°, o deslocamento dinâmico máximo de ruptura do joelho não deve exceder 6,0 mm, e a aceleração medida na extremidade superior da tíbia não deve exceder 150 g.

3.2.1.2. Anca contra pára-choques: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 300 Nm.

3.2.2. Cabeça de criança contra topo da tampa do compartimento do motor: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 2,5 kg. O critério de HPC não deve exceder 1 000 em toda a área de ensaio da tapa do compartimento do motor.

3.2.3. Anca contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h. A soma instantânea das forças de impacto em função do tempo não deve exceder 5,0 kN e o momento de flexão no pêndulo de ensaio não deve exceder 300 Nm.

3.2.4. Cabeça de adulto contra topo da tampa do compartimento do motor: o ensaio é realizado a uma velocidade de impacto de 40 km/h, usando um pêndulo de ensaio de 4,8 kg. O critério de HPC não deve exceder 1 000 em toda a área de ensaio da tapa do compartimento do motor.

ANEXO II

DISPOSIÇÕES ADMINISTRATIVAS RELATIVAS À HOMOLOGAÇÃO

1. PEDIDO DE HOMOLOGAÇÃO CE

1.1. O pedido de homologação CE, em conformidade com o, n.º 4, do artigo 3.º, da Directiva 70/156/CEE, de um modelo de veículo no que diz respeito à protecção dos peões, deve ser apresentado pelo fabricante.

1.2. No apêndice 1 figura um modelo de ficha de informações.

1.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico responsável pela realização dos ensaios de homologação um veículo representativo do modelo a homologar.

2. HOMOLOGAÇÃO CE

2.1. Se os ensaios referidos no anexo I conduzirem a resultados positivos em conformidade com as especificações constantes do mesmo anexo e com as prescrições técnicas referidas no artigo 3.º da presente directiva pode proceder-se à homologação CE, nos termos do n.º 1, do artigo 4.º, e, caso seja aplicável, do n.º 3, do artigo 4.º, da Directiva 70/156/CEE.

2.2. No apêndice 2 figura um modelo de certificado de homologação CE.

2.3. A cada modelo de veículo homologado deve ser atribuído um número de homologação, nos termos do anexo VII da Directiva 70/156/CEE. Um Estado-Membro não pode atribuir o mesmo número a outro modelo de veículo.

2.4. Em caso de dúvida na verificação da conformidade com os procedimentos de ensaio, devem ter-se em conta os dados ou resultados de ensaios apresentados pelo fabricante que possam contribuir para uma decisão sobre a validação do ensaio de homologação conduzido pela autoridade de homologação.

3. MODIFICAÇÃO DO MODELO E ALTERAÇÕES DA HOMOLOGAÇÃO

3.1. Qualquer modificação que afecte a forma geral da estrutura frontal do veículo e que, no parecer da autoridade de homologação, possa ter uma nítida influência nos resultados dos ensaios, implica a repetição do ensaio.

3.2. No caso de modificações de um modelo de veículo homologado nos termos da presente directiva, aplica-se o disposto no artigo 5.º da Directiva 70/156/CEE.

4. CONFORMIDADE DA PRODUÇÃO

4.1. As medidas destinadas a garantir a conformidade da produção devem ser tomadas nos termos do disposto no artigo 10.º da Directiva 70/156/CEE.

Apêndice 1 ao anexo II

Ficha de informações n.º … nos termos do anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho relativa à homologação CE de um veículo no que diz respeito à protecção dos peões

As seguintes informações, se aplicáveis, devem ser fornecidas em triplicado e incluir um índice. Se houver desenhos, serão fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A 4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas devem ter o pormenor suficiente.

Se os sistemas, componentes ou unidades técnicas autónomas possuírem funções com comando electrónico, serão fornecidas informações relativas ao respectivo desempenho.

0. GENERALIDADES

0.1. Marca (designação comercial do fabricante): .....

0.2. Modelo e designação(ões) comercial(ais) geral(ais): .....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo: .....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo: .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.8. Morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

1. CARACTERÍSTICAS GERAIS DE CONSTRUÇÃO DO VEÍCULO

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo: .....

1.6. Localização e disposição do motor: .....

9. CARROÇARIA

9.1. Tipo de carroçaria: .....

9.2. Materiais e tipos de construção: .....

9.23. Protecção dos peões:

Deve ser fornecida uma descrição detalhada, incluindo fotografias e/ou desenhos, do veículo no que respeita à estrutura, às dimensões, às linhas de referência relevantes e aos materiais constitutivos da parte anterior do veículo (exterior e interior), incluindo pormenores específicos de eventuais os sistemas de protecção activa instalados.

Apêndice 2 ao Anexo II

MODELO

[formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da autoridade responsável pela homologação CE

Comunicação relativa a:

— homologação CE [1]

— extensão da homologação CE [1]

— recusa da homologação CE [1]

— revogação da homologação CE [1]

de um modelo de veículo/no que diz respeito à Directiva ...../...../CE, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva ...../...../CE

Número da homologação: .....

Razão da extensão: .....

SECÇÃO I

0.1. Marca (designação comercial do fabricante): .....

0.2. Modelo: .....

0.2.1. Nome(s) comercial(ais) (se existir): .....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo: .....

0.3.1. Localização dessa marcação: .....

0.4. Categoria do veículo: .....

0.5. Nome e morada do fabricante: .....

0.8. Nome(s) e morada(s) da(s) linha(s) de montagem: .....

SECÇÃO II

1. Informações adicionais (se aplicável) (ver adenda):

2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....

3. Data do relatório de ensaio: .....

4. Número do relatório de ensaio: .....

5. Eventuais observações (ver adenda):

6. Local: .....

7. Data: .....

8. Assinatura: .....

9. É anexado o índice da documentação do processo de homologação arquivado na entidade competente, o qual pode ser obtido a pedido.

---

[1] Riscar o que não interessa.

Adenda ao certificado de homologação CE n.º ..... relativa à homologação de um modelo de veículo no que diz respeito à Directiva ...../...../ CE, com a com a ltima redacção que lhe foi dada pela Directiva ...../...../CE

1. **Informações adicionais**

1.1. Breve descrição do modelo de veículo no que diz respeito à sua estrutura, dimensões, linhas e materiais constitutivos: .....

1.2. Localização do motor: à frente/à retaguarda/ao centro (1)

1.3. Transmissão: rodas da frente/rodas de trás (1)

1.4. Massa do veículo apresentado ao ensaio:

Eixo da frente: .....

Eixo da retaguarda: .....

Total: .....

1.5. Resultados dos ensaios, em conformidade com os pontos 3.1 e 3.2 do anexo I (riscar o que não interessa):

1.5.1 Ensaios do ponto 3.1 do anexo I:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/Não aprovado (1)
Perna contra pára-choques (quando for realizado)	Ângulo de flexão	graus	
	Deslocamento de ruptura	mm	
	Aceleração na tíbia	g	
Anca contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	kN	(2)
	Momento de flexão	Nm	(2)
Anca contra pára-choques (quando for realizado)	Soma das forças de impacto	kN	
	Momento de flexão	Nm	
Cabeça de criança/cabeça pequena de adulto (3,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC na zona A (pelo menos 12 valores)		
	Valores de HPC na zona B (pelo menos 6 valores)		
Cabeça de adulto (4,8 kg) contra pára-brisas	Valores de HPC (pelo menos 5 valores)		(2)

(1) Em conformidade com os valores especificados no ponto 3.1, do anexo anexo I, da Directiva 2003/102/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Novembro de 2003, relativa à protecção dos peões e outros utentes vulneráveis da estrada antes e em caso de colisão com um veículo a motor.

(2) Apenas para efeitos de controlo.

(1) Riscar o que não interessa.

1.5.2. Ensaios do ponto 3.2 do anexo I:

Ensaio	Valor registado		Aprovado/Não aprovado (1)
Perna contra pára-choques (quando for realizado)	Ângulo de flexão	graus	
	Deslocamento de ruptura	mm	
	Aceleração na tíbia	g	
Anca contra borda dianteira da tampa do compartimento do motor	Soma das forças de impacto	kN	
	Momento de flexão	Nm	
Anca contra pára-choques (quando for realizado)	Soma das forças de impacto	kN	
	Momento de flexão	Nm	
Cabeça de criança (2,5 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (pelo menos 9 valores)		
Cabeça de adulto (4,8 kg) contra topo da tampa do compartimento do motor	Valores de HPC (pelo menos 9 valores)		

(1) Em conformidade com os valores especificados no anexo I, ponto 3.2., da Directiva 2003/102/CE.

1.6. Observações (por exemplo, válido tanto para veículos com condução à esquerda como para veículos com condução à direita):

.....