

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► B

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO

del 20 marzo 1970

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante liquido e alle ► C1 protezioni posteriori antincastro ◀ dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(70/221/CEE)

(GU L 76 del 6.4.1970, pag. 23)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Direttiva 79/490/CEE della Commissione del 18 aprile 1979	L 128	22	26.5.1979
► <u>M2</u>	modificata dalla direttiva 81/333/CEE della Commissione del 13 aprile 1981	L 131	4	18.5.1981

Modificata da:

► <u>A1</u>	Atto di adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord	L 73	14	27.3.1972
-------------	--	------	----	-----------

Rettificata da:

► <u>C1</u>	Rettifica, GU L 65 del 15.3.1979, pag. 42 (70/221/CEE)
-------------	--

▼B

DIRETTIVA DEL CONSIGLIO**del 20 marzo 1970**

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai serbatoi di carburante liquido e alle ►C1 protezioni posteriori antincastro ◄ dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

(70/221/CEE)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che le prescrizioni tecniche alle quali devono soddisfare i veicoli a motore ai sensi delle legislazioni nazionali concernono tra l'altro i serbatoi di carburante liquido ed le ►C1 protezioni posteriori antincastro ◄;

considerando che queste prescrizioni differiscono da uno Stato membro all'altro; che ne risulta la necessità che le stesse prescrizioni siano adottate da tutti gli Stati membri, a titolo complementare ovvero in sostituzione delle attuali regolamentazioni in tali Stati, segnatamente al fine di permettere l'applicazione, per ogni tipo di veicolo, della procedura di omologazione CEE che forma oggetto della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ⁽³⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva s'intende per veicolo ogni veicolo a motore destinato a circolare su strada, con o senza carrozzeria, che abbia almeno quattro ruote e una velocità massima per costruzione superiore ai 25 km/h, nonché i suoi rimorchi, ad eccezione dei veicoli che si spostano su rotaie, delle trattrici e macchine agricole e delle macchine operatrici.

▼M1

Articolo 2

1. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE né l'omologazione di portata nazionale di un veicolo per motivi concernenti i serbatoi per carburante liquido se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative ai serbatoi per carburante liquido.

2. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE né l'omologazione di portata nazionale di un veicolo per motivi concernenti la protezione posteriore antincastro se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative alla protezione posteriore antincastro od è equipaggiato di un dispositivo di protezione posteriore antincastro omologato in quanto unità tecnica a norma dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE e montato conformemente alle prescrizioni dell'allegato, paragrafo II.5.

3. Gli Stati membri non possono rifiutare l'omologazione CEE né l'omologazione di portata nazionale di un dispositivo di protezione posteriore antincastro se detto dispositivo, considerato quale unità

⁽¹⁾ GU n. C 160 del 18. 12. 1969, pag. 7.

⁽²⁾ GU n. C 48 del 16. 4. 1969, pag. 16.

⁽³⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

▼M1

tecnica a norma dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE, è conforme alle relative prescrizioni dell'allegato.

Articolo 2 bis

1. Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo per motivi concernenti i serbatoi per carburante liquido se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative ai serbatoi per carburante liquido.
2. Gli Stati membri non possono rifiutare o vietare la vendita, l'immatricolazione, la messa in circolazione o l'uso di un veicolo per motivi concernenti la protezione posteriore antincastro se detto veicolo è conforme alle prescrizioni dell'allegato relative alla protezione posteriore antincastro ed è equipaggiato di un dispositivo di protezione posteriore antincastro omologato quale unità tecnica a norma dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE e montato conformemente alle prescrizioni dell'allegato, paragrafo II.5.
3. Gli Stati membri non possono vietare la commercializzazione di un dispositivo di protezione posteriore antincastro, considerato quale entità tecnica a norma dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE, se detto dispositivo è conforme ad un tipo omologato a norma dell'articolo 2, paragrafo 3.

Articolo 2 ter

Lo Stato membro che procede all'omologazione prende le misure necessarie per essere informato di qualsiasi modifica di uno degli elementi o di una delle caratteristiche di cui all'allegato, paragrafi II.2.1 e II.2.2. Le competenti autorità di questo Stato membro decidono se sul tipo modificato occorra procedere a nuove prove, con redazione di un nuovo verbale. Qualora dalle prove risulti che le prescrizioni della presente direttiva non sono rispettate, la modifica non è autorizzata.

▼B*Articolo 3*

Le modifiche che sono necessarie per adeguare al progresso tecnico le prescrizioni dell'allegato, eccetto quelle di cui al punto I, sono adottate a norma della procedura prevista all'articolo 13 della direttiva del Consiglio del 6 febbraio 1970, relativa all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

Articolo 4

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro un termine di diciotto mesi a decorrere dalla sua notifica e ne informano immediatamente la Commissione.
2. Gli Stati membri prendono cura di comunicare alla Commissione il testo delle essenziali disposizioni di diritto interno che essi adottano nel settore contemplato dalla presente direttiva.

Articolo 5

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼ **B***ALLEGATO*

- I. Serbatoi e serbatoi ausiliari di carburante liquido
- I.1. I serbatoi di carburante devono essere fabbricati in modo da resistere alla corrosione. Essi devono soddisfare alle prove di tenuta stagna effettuate dal costruttore, ad una pressione pari al doppio della pressione relativa di servizio, e, in ogni caso, pari almeno a 1,3 bar. Qualsiasi eventuale sovrappressione o ogni pressione che superi la pressione di servizio deve essere automaticamente compensata mediante dispositivi appropriati (orifizi, valvole di sicurezza, ecc.). Gli orifizi d'aerazione devono essere concepiti in modo da prevenire ogni rischio di infiammazione del carburante. Il carburante non deve poter uscire attraverso il tappo del serbatoio o i dispositivi previsti per compensare la sovrappressione, neppure in caso di capovolgimento completo del serbatoio; sarà tollerato solo uno sgocciolamento.
- I.2. I serbatoi di carburante devono essere installati in modo da essere protetti dalle conseguenze di un urto frontale o di un urto alla parte posteriore del veicolo; le parti sporgenti, i bordi taglienti, ecc. devono essere evitati nelle vicinanze dei serbatoi.

▼ **M1**

- II. Protezione posteriore antincastro
- II.1. **Osservazioni generali**
I veicoli di cui alla presente direttiva devono essere concepiti in modo da offrire efficace protezione contro l'incastro dei veicoli delle categorie M₁ e N₁⁽¹⁾ che li urtino posteriormente.
- II.2. **Definizioni**
 - II.2.1. *«Tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro»*. Per «tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro» si intendono i veicoli che non presentano fra loro differenze in ordine ai seguenti elementi essenziali:
 - II.2.1.1. Larghezza dell'assale posteriore, struttura, dimensioni, forma e materiali della parte posteriore del veicolo, qualora abbiano un'incidenza sulle prescrizioni dei paragrafi da II.5.1 a II.5.4.5.5.
 - II.2.1.2. Caratteristiche della sospensione, qualora abbiano un'incidenza sulle prescrizioni dei paragrafi da II.5.1 a II.5.4.5.5.
 - II.2.2. *«Tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro»*. Per «tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro» si intendono i dispositivi che non presentano fra loro differenze in ordine ai seguenti elementi essenziali:
 - II.2.2.1. forma,
 - II.2.2.2. dimensioni,
 - II.2.2.3. fissaggio,
 - II.2.2.4. materiali.
- II.3. **Domande di omologazione CEE**
 - II.3.1. Domanda di omologazione CEE di un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro.
 - II.3.1.1. La domanda di omologazione CEE di un tipo di veicolo per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro deve essere presentata dal costruttore del veicolo o dal suo mandatario.
 - II.3.1.2. Essa deve essere accompagnata dai sottoindicati documenti, in triplice copia, ed essere corredata dei dati seguenti:
 - II.3.1.2.1. Descrizione del veicolo dal punto di vista dei criteri specificati al paragrafo II.2.1, accompagnata da disegni quotati e da una fotografia oppure da una veduta esplosa della parte posteriore del

⁽¹⁾ Categorie secondo la classificazione internazionale riportata nella nota (b) dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

▼M1

veicolo. Devono essere precisati i numeri e/o i simboli che identificano il tipo di veicolo.

- II.3.1.2.2. Descrizione tecnica delle parti che realizzano la protezione posteriore antincastro, con dati sufficientemente dettagliati.
- II.3.1.2.3. Un veicolo rappresentativo del tipo da omologare deve essere presentato al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione.
- II.3.2. Domanda di omologazione CEE di un tipo di dispositivo di protezione posteriore quale entità tecnica.
- II.3.2.1. La domanda di omologazione CEE di un tipo di dispositivo di protezione posteriore, considerato quale entità tecnica a norma dell'articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE, deve essere presentata dal costruttore del veicolo o dal fabbricante del dispositivo di protezione, oppure dai rispettivi mandatari.
- II.3.2.2. Per ciascun tipo di dispositivo di protezione posteriore, la domanda deve essere corredata di quanto segue:
 - II.3.2.2.1. Documenti, in triplice copia, che descrivono le caratteristiche tecniche del dispositivo.
 - II.3.2.2.2. Un campione del tipo di dispositivo. Se lo ritiene necessario, l'autorità competente può esigere un campione supplementare. Questi campioni devono recare, chiaramente leggibili e indelebili, il marchio di fabbrica o commerciali del richiedente nonché l'indicazione del tipo.

II.4. **Omologazione CEE**

- II.4.1. Alla scheda di omologazione CEE di un tipo di veicolo viene acclusa una scheda conforme al modello riportato nei sottoindicati documenti:
 - II.4.1.1. Appendice 1, per quanto riguarda la domanda di cui al paragrafo II.3.1.
 - II.4.1.2. Oppure appendice 2, per quanto riguarda la domanda di cui al paragrafo II.3.2.

II.5. **Specifiche**

- II.5.1. Ogni veicolo deve essere costruito e/o equipaggiato in modo da offrire su tutta la larghezza una efficace protezione antincastro ai veicoli delle categorie M_1 ed N_1 ⁽¹⁾ che lo urtino posteriormente.

▼M2

- II.5.2. Qualsiasi veicolo delle categorie M_1 , M_2 , M_3 , N_1 , O_1 oppure O_2 (categorie secondo la classificazione internazionale riportata nella nota (b) dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE soddisfa alla condizione del punto II.5.1:
 - quando è conforme alle condizioni di cui al punto II.5.3; oppure
 - se l'altezza sotto la parte posteriore del veicolo a vuoto non supera 55 cm, su una larghezza non inferiore di oltre 10 cm su ciascun lato a quella dell'assale posteriore (senza tener conto del rigonfiamento dei pneumatici in prossimità del suolo).

Se esistono vari assali posteriori, la larghezza da prendere in considerazione è quella dell'assale posteriore più largo.

Questa prescrizione deve essere rispettata almeno su una linea distante non oltre 45 cm dall'estremità posteriore del veicolo.

▼M1

- II.5.3. Qualsiasi veicolo delle categorie N_2 , N_3 , O_3 e O_4 ⁽¹⁾ è ritenuto conforme al paragrafo II.5.1 nelle condizioni sotto indicate:
 - il veicolo è dotato di un dispositivo di protezione posteriore antincastro conforme al paragrafo II.5.4, oppure
 - la parte posteriore del veicolo è concepita e/o realizzata in modo che le sue componenti possano essere considerate, per forma e caratteristiche, quali elementi che sostituiscono il dispo-

⁽¹⁾ Categorie secondo la classificazione internazionale riportata nella nota (b) dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione degli autoveicoli e dei loro rimorchi.

▼M1

sitivo di protezione posteriore antincastro. Sono assimilati al dispositivo di protezione posteriore antincastro gli elementi la cui azione combinata risponde alle prescrizioni del paragrafo II.5.4.

- II.5.4. Un dispositivo di protezione posteriore antincastro, qui di seguito chiamato «dispositivo», consiste di massima in una traversa e in elementi di raccordo ai longheroni o a ciò che ne fa le veci.

Esso deve presentarsi come segue:

- II.5.4.1. Il dispositivo deve essere montato sulla parte posteriore del veicolo nella posizione più arretrata possibile. A veicolo scarico⁽¹⁾, il bordo inferiore del dispositivo non deve trovarsi, in alcun punto, ad altezza da terra superiore a 55 cm.
- II.5.4.2. La larghezza del dispositivo non deve superare in alcun punto quella dell'assale posteriore, misurata ai punti estremi delle ruote, escludendo il rigonfiamento del pneumatico in prossimità del suolo, né esserle inferiore di oltre 10 cm su ciascun lato. Se esistono vari assali posteriori, la larghezza da prendere in considerazione è quella dell'assale posteriore più largo.
- II.5.4.3. Il profilo della traversa deve essere alto almeno 10 cm; le estremità laterali della traversa non devono essere curvate all'indietro né presentare alcun bordo tagliente verso l'esterno. Questa condizione sussiste se le estremità laterali della traversa presentano arrotondamenti di raggio non inferiore a 2,5 mm verso l'esterno;
- II.5.4.4. Il dispositivo può essere anche realizzato in modo che la sua posizione sulla parte posteriore del veicolo sia modificabile. In questo caso deve essere ottenuto in posizione di funzionamento un bloccaggio tale da escludere qualsiasi possibilità di spostamento casuale. La posizione del dispositivo deve poter essere modificata dall'operatore applicando una forza non superiore a 40 daN.
- II.5.4.5. Il dispositivo deve possedere sufficiente resistenza alle forze applicate parallelamente all'asse longitudinale del veicolo e deve essere raccordato, in posizione di funzionamento, ai longheroni del veicolo od a ciò che ne fa le veci.

Questa disposizione è rispettata quando si può dimostrare che né durante né dopo l'applicazione, la distanza orizzontale tra la parte posteriore e il limite posteriore estremo del veicolo non supera 40 cm in alcuno dei punti P1, P2 e P3. Questa distanza viene misurata escludendo qualsiasi parte del veicolo che si trovi a più di 3 m da terra a veicolo scarico.

- II.5.4.5.1. I punti P1 si trovano alla distanza di 30 cm dai piani longitudinali tangenti alle facce esterne delle ruote dell'assale posteriore; i punti P2, che si trovano sulla congiungente dei punti P1, sono simmetrici rispetto al piano longitudinale di simmetria del veicolo, distanti 70—100 cm fra di loro; la posizione esatta può essere fissata dal costruttore. L'altezza dei punti P1 e P2 da terra è definita dal costruttore del veicolo all'interno delle linee che delimitano orizzontalmente il dispositivo. Questa altezza non deve superare 60 cm a veicolo scarico. Il punto P3 è il centro del segmento di retta P2P2.
- II.5.4.5.2. Sui due punti P1 e sul punto P3 viene successivamente applicata una forza orizzontale pari al 12,5 % del peso totale tecnicamente ammesso del veicolo, comunque non superiore a $2,5 \cdot 10^4$ N.
- II.5.4.5.3. Sui due punti P2 viene successivamente applicata una forza orizzontale pari al 50 % del peso totale tecnicamente ammesso del veicolo, comunque non superiore a $10 \cdot 10^4$ N.
- II.5.4.5.4. Le forze prescritte ai precedenti paragrafi II.5.4.5.2 e II.5.4.5.3 vengono applicate separatamente. Il costruttore può specificare in quale ordine esse si devono applicare.
- II.5.4.5.5. Quando si ricorre a una prova pratica per la verifica delle prescrizioni precedenti, occorre rispettare le seguenti condizioni:
- II.5.4.5.5.1. Il dispositivo deve essere raccordato ai longheroni del veicolo od agli elementi che ne fanno le veci;

⁽¹⁾ Secondo la definizione data al paragrafo 2.6 dell'allegato I della direttiva di cui alla precedente nota ⁽¹⁾.

▼M1

- II.5.4.5.5.2. Le forze prescritte devono essere applicate mediante aste di spinta opportunamente articolate (ad es.: mediante giunti cardanici), parallelamente al piano longitudinale di simmetria del veicolo, interponendo una superficie di appoggio alta non oltre 25 cm (l'altezza, esatta deve essere indicata dal costruttore) e larga 20 cm, i cui bordi verticali hanno un raggio di raccordo pari a 5 ± 1 mm, ed il cui centro viene posto successivamente sui punti P1, P2 e P3.
- II.5.5. In deroga alle disposizioni di cui sopra, i tipi di veicoli qui di seguito indicati possono non essere conformi alle prescrizioni del presente allegato per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro:
- motrici per semirimorchi;
 - carrelli portatronchi e altri rimorchi analoghi destinati al trasporto di tronchi di albero o di altri materiali molto lunghi;
 - veicoli per i quali l'esistenza di un dispositivo di protezione posteriore antincastro è incompatibile con il loro uso

▼M1

APPENDICE I

MODELLO

[formato massimo: A 4 (210 × 297 mm)]

Indicazione dell'amministrazione

ALLEGATO DELLA SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CEE DI UN TIPO DI VEICOLO PER QUANTO RIGUARDA LA PROTEZIONE POSTERIORE ANTINCASTRO (DIRETTIVA 79/490/CEE CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 70/221/CEE)

(Articolo 4, paragrafo 2, ed articolo 10 della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione degli autoveicoli e dei loro rimorchi)

- Numero di omologazione CEE
1. Marchio di fabbrica o commerciale del veicolo
 2. Tipo di veicolo
 3. Nome ed indirizzo del costruttore
 4. Eventualmente, nome ed indirizzo del mandatario del costruttore
 5. Caratteristiche delle parti che realizzano la protezione posteriore antincastro
 6. Veicolo presentato all'omologazione il
 7. Servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione
 8. Data del verbale rilasciato dal servizio
 9. Numero del verbale rilasciato dal servizio
 10. L'omologazione per quanto riguarda la protezione posteriore antincastro è concessa/rifiutata ⁽¹⁾
 11. Località
 12. Data
 13. Firma
 14. La presente scheda è corredata dei sottoindicati documenti con il numero di omologazione di cui sopra :
 - disegni quotati
 - veduta esplosa o fotografia della parte posteriore del veicolo
 15. Eventuali osservazioni

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.

▼M1

APPENDICE 2

MODELLO

[formato massimo: A 4 (210 × 297 mm)]

Indicazione dell'amministrazione

**SCHEDA DI OMOLOGAZIONE CEE DI UNA ENTITÀ TECNICA (DIRETTIVA 79/490/CEE CHE
MODIFICA LA DIRETTIVA 70/221/CEE)**

(Articolo 9 bis della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione degli autoveicoli e dei loro rimorchi)

Entità tecnica : tipo di dispositivo di protezione posteriore antincastro

Numero di omologazione CEE dell'entità tecnica

1. Marchio di fabbrica o commerciale del dispositivo
2. Tipo di dispositivo
3. Nome ed indirizzo del fabbricante
4. Eventualmente, nome ed indirizzo del mandatario del fabbricante
5. Caratteristiche del dispositivo
6. Restrizioni d'uso ed eventuali prescrizioni di montaggio
7. Data di presentazione del dispositivo per il rilascio dell'omologazione CEE di un'entità tecnica
8. Servizio tecnico che effettua le prove per il rilascio dell'omologazione CEE di un'entità tecnica
9. Data del verbale rilasciato dal servizio
10. Numero del verbale rilasciato dal servizio
11. L'omologazione CEE del dispositivo di protezione posteriore antincastro quale unità tecnica è concessa/rifiutata ⁽¹⁾
12. Località
13. Data
14. Firma
15. Alla presente scheda sono allegati i seguenti documenti con il suindicato numero di omologazione CEE di un'entità tecnica
..... (compilare se necessario)
16. Eventuali osservazioni

⁽¹⁾ Cancellare la dicitura inutile.