

**DIRECTIVA 2003/102/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 17 de noviembre de 2003****relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de reducir el número de víctimas de accidentes de circulación en la Comunidad, es preciso introducir medidas que permitan una mejor protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de una colisión con la parte delantera de un vehículo de motor.
- (2) En el marco del programa de acción en materia de seguridad vial, es necesario adoptar urgentemente un paquete de medidas pasivas y activas para mejorar la seguridad (prevención de accidentes y reducción de efectos secundarios mediante la disminución de la circulación y mejoras de la infraestructura) de los usuarios vulnerables de la vía pública, tales como peatones, ciclistas y motociclistas.
- (3) El mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe quedar garantizada, para lo cual existe un sistema comunitario de homologación de vehículos de motor. Deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de vehículos de motor en materia de protección de los peatones para evitar que los Estados miembros adopten requisitos que difieran de un Estado miembro a otro y para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior.
- (4) Se pueden alcanzar los objetivos de protección de los peatones mediante una combinación de medidas de seguridad activas y pasivas. En dicho ámbito, cuentan con un apoyo general las recomendaciones del Comité europeo para la mejora de la seguridad de los vehículos (European Enhanced Vehicle-Safety Committee o EEVC) de junio de 1999, que proponen requisitos de comportamiento para las estructuras delanteras de determinadas categorías de vehículos de motor con el fin de reducir su agresividad. La presente Directiva presenta ensayos y valores límite basados en las recomendaciones del EEVC.
- (5) La Comisión debe estudiar la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la presente Directiva a los vehículos de masa máxima de hasta 3,5 toneladas y comunicar sus conclusiones al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (6) La presente Directiva debe considerarse como un elemento de un conjunto más amplio de medidas que han de adoptar la Comunidad, la industria y las autoridades competentes de los Estados miembros, sobre la base de intercambios de las mejores prácticas, para abordar el problema de la seguridad de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes de una colisión (activa), en caso de colisión (pasiva) y después de una colisión, por lo que respecta a los usuarios de la vía pública, los vehículos y la infraestructura.
- (7) Ante la rapidez del desarrollo tecnológico en este ámbito, la industria puede proponer otras medidas distintas de los requisitos de la presente Directiva que posean al menos una eficacia real equivalente, ya se trate de medidas pasivas o de una combinación de medidas activas y pasivas. Dichas medidas se deben valorar conforme a un estudio de viabilidad elaborado por expertos independientes no más tarde del 1 de julio de 2004. La introducción de otras medidas distintas con una eficacia real al menos equivalente exigiría la adaptación o modificación de la presente Directiva.
- (8) Debido al progreso técnico y a la investigación en curso en el ámbito de la protección de los peatones, conviene introducir cierta flexibilidad en este ámbito. Por lo tanto, la presente Directiva debe establecer las disposiciones fundamentales en materia de protección de los peatones en forma de ensayos que deben cumplir los nuevos tipos de vehículos y los vehículos nuevos. Los requisitos técnicos necesarios para la aplicación de tales ensayos se deben adoptar mediante decisión de la Comisión.
- (9) Gracias a los rápidos avances en la tecnología de seguridad activa, los sistemas de prevención de colisiones y de atenuación de su gravedad pueden aportar mayor seguridad, por ejemplo reduciendo la velocidad de la colisión y ajustando la dirección del impacto; la presente Directiva debe fomentar el desarrollo de estas tecnologías.
- (10) Las asociaciones que representan a los fabricantes europeos, japoneses y coreanos de vehículos de motor se comprometieron a empezar a aplicar a los nuevos tipos de vehículos las recomendaciones del EEVC, o medidas alternativas pactadas de efecto al menos equivalente, sobre los valores límites y ensayos a partir de 2010, así como a aplicar a partir de 2005 un primer grupo de valores límite y ensayos a los nuevos tipos de vehículo, y a aplicar el primer grupo de ensayos al 80 % de todos los vehículos nuevos a partir del 1 de julio de 2010, al 90 % de todos los vehículos nuevos a partir del 1 de julio de 2011 y a todos los vehículos nuevos a partir del 31 de diciembre de 2012.

<sup>(1)</sup> DO C 234 de 30.9.2003, p. 10.

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de julio de 2003 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 4 de noviembre de 2003.

- (11) La presente Directiva también contribuirá a establecer un nivel de protección elevado en el contexto de la armonización internacional de la normativa en este ámbito, que se inició en el marco del Acuerdo NU/CEPE de 1998 sobre el establecimiento de Reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en dichos vehículos.
- (12) La presente Directiva es una de las directivas particulares que se tienen que cumplir para ajustarse al procedimiento de homologación comunitaria establecido en la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques <sup>(1)</sup>.
- (13) Conviene, por lo tanto, modificar la Directiva 70/156/CEE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a las superficies delanteras de los vehículos. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por *vehículo* todo vehículo de motor, según la definición del artículo 2 y del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, de categoría M<sub>1</sub>, cuya masa máxima no supere las 2,5 toneladas, y de categoría N<sub>1</sub> derivado de M<sub>1</sub>, cuya masa máxima no supere las 2,5 toneladas.

2. La presente Directiva tiene por objeto reducir las lesiones de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública víctimas de impactos de las superficies delanteras de los vehículos mencionados en el apartado 1.

#### Artículo 2

1. A partir del 1 de enero de 2004, ningún Estado miembro podrá, por motivos relacionados con la protección de los peatones:

- denegar a un tipo de vehículo la concesión de la homologación CE ni la nacional, ni
- prohibir la matriculación, la venta o la puesta en circulación de un vehículo,

si los vehículos cumplen las disposiciones técnicas establecidas en los puntos 3.1 o 3.2 del anexo I.

2. A partir del 1 de octubre de 2005, los Estados miembros no concederán:

- la homologación CE, ni
- la homologación nacional,

excepto cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE, a ningún tipo de vehículo por motivos relacionados con la protección de los peatones, si no cumple las disposiciones técnicas establecidas en los puntos 3.1 o 3.2 del anexo I.

3. El apartado 2 no se aplicará a los vehículos que no difieran, en aspectos esenciales de construcción y diseño de los elementos de la carrocería situados delante de los montantes A,

de los tipos de vehículos a los que se otorgó la homologación CE o nacional antes del 1 de octubre de 2005 que aún no hayan sido homologados conforme a la presente Directiva.

4. A partir del 1 de septiembre de 2010, los Estados miembros no concederán:

- la homologación CE, ni
- la homologación nacional,

excepto cuando se invoque lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE, a ningún tipo de vehículo por motivos relacionados con la protección de los peatones, si no cumple las disposiciones técnicas establecidas en el punto 3.2 del anexo I de la presente Directiva.

5. A partir del 31 de diciembre de 2012, los Estados miembros:

- considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos expedidos con arreglo a las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE han dejado de ser válidos a efectos del apartado 1 del artículo 7 de dicha Directiva, y
- prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los vehículos nuevos que no estén provistos de un certificado de conformidad con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 70/156/CEE,

por motivos relacionados con la protección de los peatones, si no cumplen las disposiciones técnicas establecidas en los puntos 3.1 o 3.2 del anexo I.

6. A partir del 1 de septiembre de 2015, los Estados miembros:

- considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos expedidos con arreglo a las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE han dejado de ser válidos a efectos del apartado 1 del artículo 7 de dicha Directiva, y
- prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los vehículos nuevos que no estén provistos de un certificado de conformidad con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 70/156/CEE,

por motivos relacionados con la protección de los peatones, si no cumplen las disposiciones técnicas establecidas en el punto 3.2 del anexo I.

#### Artículo 3

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 2, los Estados miembros garantizarán que los ensayos previstos en el punto 3.1 o en el punto 3.2 del anexo I se realizan conforme a los requisitos técnicos que se especificarán en virtud de una decisión de la Comisión.

#### Artículo 4

Cada organismo competente en materia de homologación de los Estados miembros enviará todos los meses a la Comisión una copia del certificado de homologación, cuyo modelo figura en el apéndice 2 del anexo II, por cada vehículo que haya homologado conforme a la presente Directiva durante dicho mes.

<sup>(1)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 807/2003 (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

## Artículo 5

1. La Comisión, actuando sobre la base de la información pertinente enviada por las autoridades competentes en materia de homologación y por las partes interesadas, así como de estudios independientes, efectuará un control del progreso efectuado por la industria en el ámbito de la protección de los peatones y realizará, no más tarde del 1 de julio de 2004, un estudio de viabilidad independiente de las disposiciones incluidas en el punto 3.2 del anexo I y, en particular, de las medidas alternativas, ya se trate de medidas pasivas o de una combinación de medidas activas y pasivas, que tengan al menos una eficacia real equivalente. El estudio de viabilidad se basará, entre otros aspectos, en ensayos prácticos y estudios científicos independientes.
2. Si, como consecuencia del estudio de viabilidad contemplado en el apartado 1, se considera necesario adaptar las disposiciones del punto 3.2 del anexo I para incluir una combinación de medidas activas y pasivas que ofrezcan al menos el mismo nivel de protección que las disposiciones actuales del punto 3.2 del anexo I, la Comisión someterá al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta para modificar en consecuencia la presente Directiva.
3. Siempre que la adaptación de la presente Directiva se limite a la introducción de medidas pasivas alternativas que ofrezcan al menos el mismo nivel de protección que las disposiciones actuales del punto 3.2 del anexo I, dicha adaptación podrá ser realizada por el Comité para la adaptación al progreso técnico, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE.
4. La Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo antes del 1 de abril de 2006 y, posteriormente, cada dos años sobre los resultados del control a que se refiere el apartado 1.

## Artículo 6

La Directiva 70/156/CEE queda modificada como sigue:

- 1) En el anexo I se insertan los puntos siguientes:

«9.23. Protección de los peatones

- 9.23.1. Descripción detallada, incluyendo fotografías o planos, del tipo de vehículo en cuanto a la estructura, dimensiones, líneas de referencia pertinentes y materiales que constituyen la parte delantera del vehículo (exterior e interior). La descripción incluirá información de cualquier sistema de protección activa instalado.».

- 2) En la sección A del anexo III se insertan los puntos siguientes:

«9.23. Protección de los peatones

- 9.23.1. Descripción detallada, incluyendo fotografías o planos, del tipo de vehículo en cuanto a la estructura, dimensiones, líneas de referencia pertinentes y materiales que constituyen la parte delantera del vehículo (exterior e interior). La descripción incluirá información de cualquier sistema de protección activa instalado.».

- 3) En la parte I del anexo IV se insertan el punto 58 y las notas a pie de página siguientes:

Asunto	Número de Directiva	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a:									
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«58. Protección de los peatones	2003/102/CE	L 321 de 6.12.2003, p. 15	X <sup>(6)</sup>			X <sup>(6)</sup> (7)						

<sup>(6)</sup> Masa máxima no superior a 2,5 toneladas.

<sup>(7)</sup> Derivados de vehículos de la categoría M<sub>1</sub>.»

4) El anexo XI queda modificado como sigue:

— en el apéndice 1 se inserta el punto 58 siguiente:

Punto	Asunto	Número de la Directiva	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 (!) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 (!) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
«58	Protección de los peatones	2003/102/CE	X»			

— en el apéndice 2 se inserta el punto 58 siguiente:

Punto	Asunto	Número de la Directiva	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«58	Protección de los peatones	2003/102/CE»										

— en el apéndice 3 se inserta el punto 58 siguiente:

Punto	Asunto	Número de la Directiva	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«58	Protección de los peatones	2003/102/CE»									

#### Artículo 7

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2003. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán dichas disposiciones con efectos a partir del 1 de enero de 2004.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### Artículo 8

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### Artículo 9

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de noviembre de 2003.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

P. COX

Por el Consejo

El Presidente

G. ALEMANN

## ANEXO I

## DISPOSICIONES TÉCNICAS

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

La presente Directiva se aplicará a las superficies delanteras de los vehículos. A efectos de la presente Directiva, se entenderá por *vehículo* todo vehículo de motor, según la definición del artículo 2 y del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, de categoría M<sub>1</sub>, cuya masa máxima no supere las 2,5 toneladas, y de categoría N<sub>1</sub> derivado de M<sub>1</sub>, cuya masa máxima no supere las 2,5 toneladas.

## 2. DEFINICIONES

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 2.1. *Montante A*: soporte delantero y exterior del techo que va del bastidor al techo del vehículo.
- 2.2. *Parachoques*: estructura inferior delantera externa del vehículo. Incluye todas las estructuras concebidas para proteger el vehículo en caso de colisión frontal con otro vehículo a baja velocidad, así como los eventuales accesorios que estas estructuras puedan llevar.
- 2.3. *Borde delantero del capó*: estructura superior delantera externa que abarca el capó, las aletas, las partes superiores y laterales del marco de los faros y cualquier otro accesorio acoplable.
- 2.4. *Parte superior del capó*: estructura externa que incluye la superficie superior de todas las estructuras exteriores excepto el parabrisas, los montantes A y las estructuras situadas detrás de ellos. Así pues, incluye (sin limitarse a ellos) el capó, las aletas, el salpicadero, las varillas de los limpiaparabrisas y el marco inferior del parabrisas.
- 2.5. *Norma de referencia en el ensayo de comportamiento de la cabeza (NCC)*: cálculo, durante un período de tiempo específico, de la aceleración máxima resultante experimentada durante el impacto.
- 2.6. *Parabrisas*: cristal delantero del vehículo que cumple todos los requisitos pertinentes del anexo I de la Directiva 77/649/CEE<sup>(1)</sup>.
- 2.7. *Tipo de vehículo*: categoría de vehículo que, delante de los montantes A, no difiere en aspectos esenciales como:
  - la estructura,
  - las dimensiones principales,
  - los materiales de las superficies exteriores del vehículo,
  - la disposición de los componentes (externos o internos),

en la medida en que se puede considerar que ejercen un efecto negativo en los resultados de los ensayos de impacto prescritos por la presente Directiva.

- 2.8. *Masa máxima*: masa máxima de carga técnicamente admisible declarada por el fabricante con arreglo al punto 2.8 del anexo I de la Directiva 70/156/CEE.

## 3. DISPOSICIONES SOBRE LOS ENSAYOS

- 3.1. Se requerirá la realización de los siguientes ensayos; no obstante, los valores límite especificados en los puntos 3.1.3 y 3.1.4 son necesarios sólo para fines de control.
  - 3.1.1. Colisión pierna-parachoques: Se requerirá la realización de uno de los ensayos de la pierna descritos en los puntos 3.1.1.1 o 3.1.1.2:
    - 3.1.1.1. Colisión parte inferior de la pierna-parachoques: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h. El ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 21,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 200 g.
    - 3.1.1.2. Colisión parte superior de la pierna-parachoques: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h. La suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo no excederá de 7,5 kN y el momento flector del impactador no excederá los 510 Nm.

<sup>(1)</sup> Directiva 77/649/CEE del Consejo, de 27 de septiembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el campo de visión del conductor de los vehículos a motor (DO L 267 de 19.10.1977, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 90/630/CEE de la Comisión (DO L 341 de 6.12.1990, p. 20).

- 3.1.2. Colisión cabeza de niño o cabeza de adulto de pequeño tamaño-parte superior del capó: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de ensayo de 3,5 kg. La norma de referencia en el ensayo de comportamiento de la cabeza (NCC) no excederá de 1 000 en 2/3 de la zona de ensayo del capó, ni de 2 000 en el caso del 1/3 restante de la zona de ensayo del capó.
  - 3.1.3. Colisión parte superior de la pierna-borde delantero del capó: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de hasta 40 km/h. La suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo no excederá un posible objetivo de 5,0 kN y se registrará el momento flector del impactador, que se comparará con un posible objetivo de 300 Nm.
  - 3.1.4. Colisión cabeza de adulto-parabrisas: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de ensayo de 4,8 kg. La NCC se registrará y comparará con un posible objetivo de 1 000.
  - 3.2. Se requerirá la realización de los siguientes ensayos:
    - 3.2.1. Colisión pierna-parachoques: Se requerirá la realización de uno de los ensayos de la pierna descritos en los puntos 3.2.1.1 o 3.2.1.2:
      - 3.2.1.1. Colisión parte inferior de la pierna-parachoques: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h. El ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 15,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 150 g.
      - 3.2.1.2. Colisión parte superior de la pierna-parachoques: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h. La suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo no excederá de 5,0 kN y el momento flector del impactador no excederá los 300 Nm.
    - 3.2.2. Colisión cabeza de niño-parte superior del capó: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h utilizando un impactador de ensayo de 2,5 kg. La NCC no excederá de 1 000 para la totalidad de la zona de ensayo del capó.
    - 3.2.3. Colisión parte superior de la pierna-borde delantero del capó: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de hasta 40 km/h. La suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo no excederá de 5,0 kN y el momento flector del impactador no excederá los 300 Nm.
    - 3.2.4. Colisión cabeza de adulto-parte superior del capó: el ensayo se realiza a velocidades de impacto de 40 km/h utilizando un impactador de ensayo de 4,8 kg. La NCC no excederá de 1 000 para la totalidad de la zona de ensayo del capó.
-

## ANEXO II

**DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SOBRE LA HOMOLOGACIÓN**

## 1. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CE

- 1.1. De conformidad con el apartado 4 del artículo 3 de la Directiva 70/156/CEE, la solicitud de homologación CE de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la protección de los peatones será presentada por el fabricante.
- 1.2. En el apéndice 1 figura el modelo de la ficha de características.
- 1.3. El servicio técnico responsable de los ensayos de homologación deberá recibir un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar.

## 2. CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN CE

- 2.1. Si los ensayos a los que se hace referencia en el anexo I se realizan con arreglo a las especificaciones que figuran en dicho anexo y a los requisitos técnicos a los que se refiere el artículo 3 de la presente Directiva, se otorgará la homologación CE conforme al apartado 1 y al apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE.
- 2.2. En el apéndice 2 figura el modelo del certificado de homologación.
- 2.3. Se asignará un número de homologación a cada tipo de vehículo homologado según lo dispuesto en el anexo VII de la Directiva 70/156/CEE. Un mismo Estado miembro no podrá asignar idéntico número a dos tipos de vehículo diferentes.
- 2.4. En caso de duda, al verificar el cumplimiento de los procedimientos de ensayo, se tendrá en cuenta todo dato o resultado de ensayos que suministre el fabricante y que pueda tomarse en consideración para validar el ensayo de homologación realizado por el organismo competente en materia de homologación.

## 3. MODIFICACIÓN DEL TIPO O DE LA HOMOLOGACIÓN

- 3.1. Toda modificación del vehículo que afecte la forma general de la estructura delantera de éste y que, a juicio de los organismos competentes, pudiera influir significativamente en los resultados de los ensayos obligará a repetir el ensayo.
- 3.2. En caso de modificarse el tipo de vehículo homologado con arreglo a la presente Directiva, se aplicarán las disposiciones del artículo 5 de la Directiva 70/156/CEE.

## 4. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

- 4.1. Se tomarán medidas para garantizar la conformidad de la producción de conformidad con las disposiciones establecidas en el artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE.
-

## Apéndice 1 del anexo II

**Ficha de características nº ... de conformidad con el anexo I de la Directiva 70/156/CEE del Consejo relativa a la homologación CE de un vehículo en lo que se refiere a la protección de los peatones**

Si procede aportar la información que figura a continuación, ésta se presentará por triplicado y acompañada de una lista de los puntos incluidos. Los planos, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en papel formato A4 o doblado para que se ajuste a dicho tamaño. Las fotografías, si las hubiere, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (razón social del fabricante): .....
- 0.2. Tipo y denominación(es) comercial(es) general(es): .....
- 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en él: .....
- 0.3.1. Localización de estas marcas: .....
- 0.4. Categoría del vehículo: .....
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: .....
- 0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje: .....
1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
- 1.1. Fotografías o planos de un vehículo representativo: .....
- 1.6. Localización y disposición del motor: .....
9. CARROCERÍA
- 9.1. Tipo de carrocería: .....
- 9.2. Materiales utilizados y método de fabricación: .....
- 9.2.3. Protección de los peatones:  
Descripción detallada, incluyendo fotografías o planos, del tipo de vehículo en cuanto a la estructura, dimensiones, líneas de referencia pertinentes y materiales que constituyen la parte delantera del vehículo (exterior e interior). La descripción incluirá información de cualquier sistema de protección activa instalado.
-



## Apéndice 2 del anexo II

## MODELO

[(Formato máximo A4 (210 × 297 mm)]

**CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE**

Sello del organismo expedidor de la homologación CE
---

Comunicación relativa a:

- homologación CE <sup>(1)</sup>
- extensión de homologación CE <sup>(1)</sup>
- denegación de homologación CE <sup>(1)</sup>
- retirada de homologación CE <sup>(1)</sup>

de un tipo de vehículo/ con arreglo a la Directiva ... / ... /CE, cuya última modificación la constituye la Directiva ... / ... /CE

Número de homologación: .....

Motivos de la extensión: .....

## SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.2.1. Denominación o denominaciones comerciales (de conocerse): .....
- 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en él: .....
- 0.3.1. Localización de estas marcas: .....
- 0.4. Categoría del vehículo: .....
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: .....
- 0.8. Nombre(s) y dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje: .....

## SECCIÓN II

1. Información complementaria, si procede (véase la adenda)
2. Servicio técnico responsable de la realización de los ensayos: .....
3. Fecha del acta del ensayo: .....
4. Número del acta del ensayo: .....
5. Observaciones, si las hubiera (véase la adenda)
6. Lugar: .....
7. Fecha: .....
8. Firma: .....
9. Se adjunta el índice del expediente de homologación presentado al organismo competente en materia de homologación, que puede obtenerse a petición del interesado.

---

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

Adenda al certificado de homologación CE n° . . . . . relativo a la homologación de un vehículo conforme a la Directiva . . . / . . . CE, cuya última modificación la constituye la Directiva . . . / . . . /CE

1. **Información complementaria**

1.1. Descripción sucinta de la estructura, dimensiones, líneas y materiales constituyentes del tipo de vehículo: .....

1.2. Emplazamiento del motor: delantero/trasero/central <sup>(1)</sup>

1.3. Tracción: delantera/trasera <sup>(1)</sup>

1.4. Masa del vehículo presentado a ensayo:

Eje delantero: .....

Eje trasero: .....

Total: .....

1.5. Resultados del ensayo con arreglo al punto 3.1/3.2 del anexo I (táchese lo que no proceda):

1.5.1 Ensayos conforme al punto 3.1 del anexo I:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado <sup>(1)</sup>
Colisión parte inferior de la pierna-parachoques (en su caso)	Ángulo de flexión	grados	
	Desplazamiento de rotura	mm	
	Aceleración en tibia	g	
Colisión parte superior de la pierna-borde delantero del capó	Suma de las fuerzas de impacto	kN	<sup>(2)</sup>
	Momento flector	Nm	<sup>(2)</sup>
Colisión parte superior de la pierna-parachoques (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto	kN	
	Momento flector	Nm	
Colisión cabeza de niño o cabeza de adulto de pequeño tamaño (3,5 kg)-parte superior del capó	Valores de la NCC de la zona A (al menos 12 valores)		
	Valores de la NCC de la zona B (al menos 6 valores)		
Colisión cabeza de adulto (4,8 kg)-parabrisas	Valores de la NCC (al menos 5 valores)		<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Conforme a los valores especificados en el punto 3.1 del anexo I de la Directiva 2003/102/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor.

<sup>(2)</sup> Sólo para fines de control.

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

## 1.5.2. Ensayos conforme al punto 3.2 del anexo I:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado <sup>(1)</sup>
Colisión parte inferior de la pierna-parachoques (en su caso)	Ángulo de flexión	grados	
	Desplazamiento de rotura	mm	
	Aceleración en tibia	g	
Colisión parte superior de la pierna-borde delantero del capó	Suma de las fuerzas de impacto	kN	
	Momento flector	Nm	
Colisión parte superior de la pierna-parachoques (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto	kN	
	Momento flector	Nm	
Colisión cabeza de niño (2,5 kg)-parte superior del capó	Valores de la NCC (al menos 9 valores)		
Colisión cabeza de adulto (4,8 kg)-parte superior del capó	Valores de la NCC (al menos 9 valores)		

<sup>(1)</sup> Conforme a los valores especificados en el punto 3.2 del anexo I de la Directiva 2003/102/CE.

## 1.6. Observaciones: (por ejemplo, válido para vehículos con el volante tanto a la derecha como a la izquierda)

.....

\_\_\_\_\_