

DIRETTIVA 2007/38/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 luglio 2007

concernente l'installazione a posteriori di specchi sui veicoli commerciali pesanti immatricolati nella Comunità

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, lettera c),

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Molti incidenti si verificano perché i conducenti di veicoli commerciali pesanti non si accorgono della presenza di altri utenti stradali nelle immediate vicinanze o a fianco del proprio veicolo. Questi incidenti avvengono spesso in corrispondenza di incroci, confluenze e rotatorie allorché il conducente, cambiando direzione, non si rende conto della presenza di altri utenti stradali negli angoli ciechi della zona immediatamente circostante il veicolo. Si calcola che circa 400 persone muoiano ogni anno in Europa in tali circostanze, trattandosi, nella maggior parte dei casi, di utenti stradali vulnerabili quali ciclisti, motociclisti e pedoni.
- (2) Nel libro bianco del 12 settembre 2001, dal titolo «La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte», la Commissione ha stabilito l'obiettivo di dimezzare il numero di vittime in incidenti stradali nell'Unione europea entro il 2010. Nel terzo programma d'azione sulla sicurezza stradale la Commissione ha assunto l'impegno di studiare la possibilità di installare nei veicoli commerciali pesanti già in circolazione dispositivi per la visione indiretta al fine di ridurre gli angoli ciechi, contribuendo in tal modo a ridurre il numero di vittime in incidenti stradali.
- (3) Il gruppo di alto livello CARS 21, nella tabella di marcia da applicare nell'arco di dieci anni contenuta nella relazione finale riguardante un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo (A

Competitive Automotive Regulatory System for the 21st century), raccomandava un approccio integrato in materia di sicurezza stradale, fondato in particolare sull'introduzione obbligatoria di nuovi dispositivi di sicurezza, quali gli specchi volti a ridurre gli angoli ciechi dei veicoli commerciali pesanti.

- (4) I dispositivi per la visione indiretta, quali gli specchi grandangolari e di accostamento, le telecamere, gli schermi o altri dispositivi omologati per la visione indiretta migliorano il campo di visibilità del conducente ed aumentano la sicurezza dei veicoli.
- (5) La direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, presenta un notevole potenziale di riduzione del numero delle vittime, ma riguarda soltanto i veicoli di nuova immatricolazione.
- (6) I veicoli già in circolazione non sono pertanto soggetti agli obblighi previsti dalla direttiva 2003/97/CE. Si calcola che non vi sarà una completa sostituzione di tali veicoli prima del 2023.
- (7) Per contribuire a ridurre il numero di incidenti stradali mortali o gravi causati da tali veicoli e nei quali sono coinvolti utenti stradali vulnerabili, occorre nel frattempo provvedere a che nei veicoli di cui trattasi siano installati a posteriori dispositivi perfezionati per la visione indiretta.
- (8) Nei veicoli già in circolazione dovrebbero essere installati specchi che riducano gli angoli ciechi laterali e siano nel contempo conformi alle prescrizioni tecniche della direttiva 2003/97/CE. Ciò è tecnicamente praticabile per la maggior parte dei veicoli in causa.
- (9) È tuttavia adeguato e proporzionato prevedere esenzioni e deroghe per i veicoli con rimanente durata di vita breve, per i veicoli dotati di specchi laterali il cui campo di visibilità è solo minimamente inferiore a quello previsto dalla direttiva 2003/97/CE e per i veicoli in cui l'installazione di specchi conformi a detta direttiva non sia economicamente sostenibile.

⁽¹⁾ Parere del 14 marzo 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere del Parlamento europeo del 10 maggio 2007 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 25 giugno 2007.

⁽³⁾ GU L 25 del 29.1.2004, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 81).

Articolo 2

1. La presente direttiva si applica ai veicoli di categoria N₂ e N₃ che non sono omologati o non sono omologati come singoli veicoli ai sensi della direttiva 2003/97/CE.

2. La presente direttiva non si applica:

a) ai veicoli di categoria N₂ e N₃ immatricolati prima del 1° gennaio 2000;

b) ai veicoli di categoria N₂ che abbiano una massa autorizzata totale massima che non supera le 7,5 tonnellate, nei quali è impossibile installare uno specchio di categoria V in modo tale da garantire il rispetto delle seguenti condizioni:

i) nessuna parte dello specchio è situata a meno di 2 m (può applicarsi una tolleranza di +10 cm) dal suolo, indipendentemente dalla posizione in cui è regolato lo specchio, quando il veicolo si trova in condizioni di carico pari al peso totale tecnicamente ammissibile; e

ii) lo specchio è completamente visibile dal posto di guida;

c) ai veicoli di categoria N₂ e N₃ che sono soggetti a misure nazionali che sono entrate in vigore prima delle date di attuazione della direttiva 2003/97/CE e impongono il montaggio, dal lato del passeggero, di altri dispositivi per la visione indiretta che coprono almeno il 95 % del campo di visibilità totale a livello del suolo degli specchi di categoria IV e V definiti nella suddetta direttiva.

Articolo 3

1. A decorrere dal 6 agosto 2007 e non oltre il 31 marzo 2009 gli Stati membri prescrivono che in tutti i veicoli di cui all'articolo 2, paragrafo 1, siano installati, dal lato del passeggero, specchi grandangolari e di accostamento conformi a quanto rispettivamente prescritto per gli specchi di categoria IV e V dalla direttiva 2003/97/CE.

2. In deroga al paragrafo 1, le prescrizioni della presente direttiva sono ritenute rispettate se i veicoli sono dotati, dal lato del passeggero, di specchi grandangolari e di accostamento la cui combinazione di campi di visibilità copre almeno il 95 % del campo di visibilità totale a livello del suolo di uno specchio di categoria IV e almeno l'85 % del campo di visibilità totale a livello del suolo di uno specchio di categoria V ai sensi della direttiva 2003/97/CE.

3. I veicoli di cui all'articolo 2 che, a causa della mancanza di soluzioni tecniche disponibili ed economicamente sostenibili, non possono essere dotati di specchi conformi ai criteri di cui al paragrafo 1 o 2 del presente articolo possono essere dotati di specchi supplementari e/o di altri dispositivi di visione indiretta, purché la combinazione di tali dispositivi copra non meno del 95 % del campo di visibilità a livello del suolo di uno specchio di categoria IV e non meno dell'85 % del campo di visibilità a livello del suolo di uno specchio di categoria V ai sensi della direttiva 2003/97/CE.

4. Gli Stati membri trasmettono alla Commissione un elenco di soluzioni tecniche conformi alle disposizioni del presente articolo. La Commissione mette a disposizione del pubblico di tutti gli Stati membri tali informazioni notificate mediante il suo sito web o qualsiasi altro mezzo appropriato.

Articolo 4

1. La conformità ai criteri di cui all'articolo 3, paragrafi 1, 2 e 3, è determinata in base alla prova fornita da uno Stato membro conformemente all'articolo 3 della direttiva 96/96/CE.

2. La Commissione, assistita dai comitati di cui all'articolo 8 della direttiva 96/96/CE e all'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE, nell'ambito dei rispettivi mandati, adotta le misure appropriate per garantire che i dispositivi di cui all'articolo 3 della presente direttiva siano installati e sottoposti a controllo tecnico di conformità e di idoneità su strada in accordo con i requisiti fissati dalla presente direttiva. Dette misure devono essere prese non oltre il 6 agosto 2008.

Articolo 5

Entro il 6 agosto 2011 la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'applicazione della presente direttiva, unitamente a uno studio sugli incidenti dovuti agli angoli ciechi che riguardi tutti i veicoli e tutti i costi sostenuti, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Sulla base di un'analisi costi-benefici più completa, la relazione della Commissione è accompagnata, se del caso, da una proposta relativa alla revisione della legislazione vigente.

Articolo 6

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 6 agosto 2008. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni nonché una tavola di concordanza tra queste ultime e la presente direttiva.

DIRETTIVA 2005/27/CE DELLA COMMISSIONE

del 29 marzo 2005

che modifica, a fini di adeguamento al progresso tecnico, la direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce le Comunità europee,

vista la direttiva del Consiglio 70/156/CEE, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2,

vista la direttiva 2003/97/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 novembre 2003, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE e abroga la direttiva 71/127/CEE⁽²⁾, in particolare l'articolo 2,

considerando quanto segue:

(1) La direttiva 2003/97/CE è una delle direttive particolari del procedimento comunitario di omologazione creato dalla direttiva 70/156/CEE. Pertanto le disposizioni della direttiva 70/156/CEE relative ai sistemi, alle componenti ed alle unità tecniche indipendenti per veicoli si applicano alla direttiva 2003/97/CE.

(2) Al fine di ridurre l'angolo cieco dei veicoli N₂ di massa non superiore alle 7,5 tonnellate, è necessario modificare taluni requisiti della direttiva 2003/97/CE.

(3) Dal 2003, il progresso tecnico nel campo degli specchietti retrovisori è stato particolarmente importante. È oggi possibile installare specchietti retrovisori grandangolari su alcuni veicoli N₂ di massa non superiore alle 7,5 tonnellate. È quindi opportuno modificare la direttiva 2003/97/CE, estendendo l'obbligo di installare specchietti

grandangolari di categoria IV su quei veicoli di categoria N₂ con cabina simile a quella dei veicoli N₃. Il criterio adeguato per distinguere i due tipi di veicoli N₂ dovrebbe essere quello che prende in considerazione la possibilità di installare uno specchietto esterno di accostamento di categoria V.

(4) I veicoli con sedili ad angolo fisso di inclinazione dello schienale non sono conformi ai requisiti standard. Deve quindi essere introdotto per tali veicoli un fattore di correzione.

(5) È anche opportuno modificare le disposizioni amministrative relative all'omologazione introducendo i numeri distintivi degli Stati membri che hanno aderito alla Comunità il 1° maggio 2004.

(6) Le misure stabilite dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico creato secondo quanto stabilito all'articolo 13, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Gli allegati I e III della direttiva 2003/97/CE sono modificati in conformità all'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 19 ottobre 2005. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni e una tabella di correlazione tra tali disposizioni e la presente direttiva.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

⁽¹⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/104/CE della Commissione (GU L 337 del 13.11.2004, pag. 13).

⁽²⁾ GU L 25 del 29.1.2004, pag. 1.

I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

DIRETTIVA 2003/97/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 10 novembre 2003

concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi, che modifica la direttiva 70/156/CEE e abroga la direttiva 71/127/CEE

(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 ⁽¹⁾,

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

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 71/127/CEE del Consiglio, del 1° marzo 1971, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai retrovisori dei veicoli a motore ⁽⁴⁾, è stata adottata come direttiva particolare nell'ambito del procedimento di omologazione CE istituito dalla direttiva 70/156/CEE 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 ⁽⁵⁾. Di conseguenza, le disposizioni della direttiva 70/156/CEE relative ai sistemi, ai componenti e alle entità tecniche dei veicoli si applicano alla direttiva 71/127/CEE.

- (2) Le disposizioni esistenti, in particolare per le categorie N₂, N₃, M₂ ed M₃ si sono rivelate insufficienti quanto al campo di visibilità esterna laterale, anteriore e posteriore del veicolo. Per ovviare a questa inadeguatezza è necessario disporre un ampliamento del campo di visibilità.
- (3) Alla luce dell'esperienza maturata e dell'attuale stato della tecnica, è ora possibile completare talune prescrizioni della direttiva 71/127/CEE per migliorare la sicurezza stradale e consentire di integrare l'uso degli specchi con altre tecnologie.
- (4) Tenuto conto della natura e del numero delle modifiche da apportare alle prescrizioni attualmente vigenti, è consigliabile abrogare e sostituire la direttiva 71/127/CEE con la presente direttiva. Poiché le procedure di omologazione e di controllo della conformità della produzione sono contenute nella direttiva 70/156/CEE, non è necessario ripeterle nella presente direttiva.

⁽¹⁾ GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 225.

⁽²⁾ GU C 149 del 21.6.2002, pag. 5.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 9 aprile 2002 (GU C 127 E del 29.5.2003, pag. 25), posizione comune del Consiglio dell'8 aprile 2003 (GU C 214 E del 9.9.2003, pag. 7), posizione del Parlamento europeo del 1° luglio 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 20 ottobre 2003.

⁽⁴⁾ GU L 68 del 22.3.1971, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dall'atto di adesione del 1994.

⁽⁵⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GUL 122 del 16.5.2003, pag. 36).

- (5) Gli allegati della direttiva 70/156/CEE dovrebbero essere modificati di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Scopo della presente direttiva è l'armonizzazione delle norme relative all'omologazione dei dispositivi per la visione indiretta e dei veicoli muniti di tali dispositivi.

Tali norme sono contenute negli allegati della presente direttiva.

Ai fini della presente direttiva, per «veicolo» s'intende ogni veicolo a motore definito nell'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 2

1. Con efficacia a 26 gennaio 2005 gli Stati membri non possono, per motivi che riguardano i dispositivi per la visione indiretta:

- rifiutare per un veicolo o un dispositivo per la visione indiretta l'omologazione CE o l'omologazione di portata nazionale, né
- vietare la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione di veicoli o dispositivi per la visione indiretta,

se detti veicoli o dispositivi per la visione indiretta sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva.

2. Con efficacia a 26 gennaio 2006 gli Stati membri rifiutano il rilascio dell'omologazione CE di qualsiasi nuovo tipo di veicolo per motivi che riguardano il dispositivo per la visione indiretta o di qualsiasi nuovo tipo di dispositivo per la visione indiretta se non sono rispettate le prescrizioni della presente direttiva.

Tuttavia questo termine è posticipato di dodici mesi per le prescrizioni relative agli specchi anteriori della categoria VI in quanto componenti e alla loro installazione sui veicoli.

3. Con efficacia a 26 gennaio 2006 gli Stati membri vietano l'omologazione di portata nazionale di qualsiasi nuovo tipo di veicolo per motivi che riguardano i dispositivi per la visione indiretta se non sono rispettate le prescrizioni della presente direttiva.

Tuttavia questo termine è posticipato di dodici mesi per le prescrizioni relative agli specchi anteriori della categoria VI in quanto componenti e alla loro installazione sui veicoli.

4. Con efficacia a 26 gennaio 2010 per i veicoli delle categorie M₁ e N₁, e a decorrere da 26 gennaio 2007, per i veicoli delle altre categorie, gli Stati membri:

- cessano di considerare validi ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma di detta direttiva,
- vietano la vendita, l'immatricolazione o la messa in circolazione di veicoli,

per motivi che riguardano il dispositivo per la visione indiretta se i veicoli non sono conformi alle prescrizioni della presente direttiva.

5. Con efficacia a 26 gennaio 2010 per i veicoli delle categorie M₁ e N₁, e a decorrere da 26 gennaio 2007, per tutti i veicoli delle altre categorie, le prescrizioni della presente direttiva relative al dispositivo per la visione indiretta in quanto componente si applicano ai fini dell'articolo 7, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE.

6. In deroga ai paragrafi 2 e 5, per i ricambi gli Stati membri continuano a rilasciare l'omologazione CE e a consentire la vendita e la messa in circolazione di componenti o di entità tecniche separate destinate a tipi di veicoli omologati anteriormente a 26 gennaio 2007 ai sensi della direttiva 71/127/CEE e, eventualmente, delle successive estensioni di dette omologazioni.

7. In deroga al paragrafo 2, gli Stati membri possono continuare a rilasciare l'omologazione di portata nazionale di qualsiasi nuovo tipo di veicolo snodato delle categorie M₂ e M₃, classe I, quali definite nell'allegato I, punto 2.1.1.1 della direttiva 2001/85/CE⁽¹⁾, costituiti da almeno tre parti rigide snodate, che non sono conformi alle disposizioni della presente direttiva, purché siano rispettate le prescrizioni relative al campo di visibilità del conducente di cui all'allegato III, punto 5, della presente direttiva.

8. Le disposizioni della presente direttiva contribuiscono anche a instaurare un elevato livello di protezione nel contesto dell'armonizzazione internazionale della legislazione in questo settore. Pertanto, non appena possibile una volta adottata la presente direttiva, la Commissione presenta una proposta alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ai fini dell'allineamento delle disposizioni del regolamento UNE-CE n. 46 a quelle della presente direttiva.

(¹) Direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2001, relativa alle disposizioni speciali da applicare ai veicoli adibiti al trasporto passeggeri aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente (GU L 420 del 13.2.2002, pag. 1).

- 3.4. Il valore di «r» degli specchi sferici non deve essere inferiore a:
- 3.4.1. 1 200 mm per i retrovisori interni (categoria I);
 - 3.4.2. 1 200 mm per i retrovisori esterni principali (categorie II e III);
 - 3.4.3. 300 mm per gli specchi esterni «grandangolari» (categoria IV) e «di accostamento» (categoria V);
 - 3.4.4. 200 mm per gli specchi anteriori (categoria VI).
- 3.5. Il valore del coefficiente di riflessione normale, calcolato con il metodo descritto nell'appendice 1 del presente allegato, non deve essere inferiore a 40 %.
- Per le superfici riflettenti con grado di riflessione variabile, la posizione «giorno» deve consentire di riconoscere i colori dei segnali usati per la circolazione stradale. Il valore del coefficiente di riflessione normale nella posizione «notte» non deve essere inferiore a 4 %.
- 3.6. La superficie riflettente deve conservare le caratteristiche prescritte al punto 3.5 anche dopo una prolungata esposizione agli agenti atmosferici in normali condizioni d'impiego.

4. Prove

- 4.1. Gli specchi sono sottoposti alle prove di cui al punto 4.2.
- 4.1.1. Le prove di cui al punto 4.2 non sono necessarie per gli specchi esterni di qualsiasi tipo in cui nessuna parte si trova a meno di 2 metri dal suolo, qualunque sia la regolazione adottata, quando il veicolo è caricato alla massa massima tecnicamente ammissibile.

Questa deroga si applica anche nel caso di elementi di montaggio degli specchi (piastre di fissaggio, bracci, snodi, ecc.), situati a meno di 2 metri dal suolo, che non sporgono rispetto alla larghezza fuori tutto del veicolo. Tale larghezza è misurata nel piano trasversale che passa per gli elementi di fissaggio più bassi degli specchi o per qualsiasi altro punto davanti a detto piano quando con quest'ultima configurazione la larghezza fuori tutto risulta maggiore.

In questo caso deve essere fornita una descrizione in cui si precisi che lo specchio deve essere montato in modo che la posizione dei suoi elementi di montaggio sul veicolo sia conforme a quanto detto sopra.

Quando viene applicata questa deroga, il braccio deve essere contrassegnato in modo indelebile dal simbolo

$$\frac{\Delta}{2 \text{ m}}$$

che deve essere indicato anche nella scheda di omologazione.

- 4.2. Prova di comportamento all'urto
- Le prove di cui al presente punto 4 non vengono eseguite per i dispositivi incorporati nella carrozzeria del veicolo aventi un'area anteriore inclinata con un'angolazione, rispetto al piano longitudinale mediano del veicolo, non superiore a 45°, oppure per i dispositivi che non sporgono più di 100 mm, dalla zona adiacente alla carrozzeria del veicolo misurati secondo la direttiva 74/483/CEE.
- 4.2.1. Descrizione del dispositivo di prova
- 4.2.1.1. Il dispositivo di prova è costituito da un pendolo che può oscillare intorno a due assi orizzontali perpendicolari fra loro, di cui uno è perpendicolare al piano che contiene la traiettoria di lancio del pendolo.
- Il pendolo porta all'estremità un martello costituito da una sfera rigida con diametro di 165 ± 1 mm ricoperta da uno spessore di 5 mm di gomma di durezza Shore A 50.

- 4.3. Non sono soggetti alle prescrizioni del punto 4.2 gli specchi esterni che, dopo essere stati spostati sotto l'azione di una spinta, possono essere rimessi nella posizione corretta senza necessità di regolazione.
5. Campi di visibilità
- 5.1. Retrovisore interno (categoria I)

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere almeno una parte di strada piana e orizzontale centrata sul piano verticale longitudinale mediano del veicolo, da una distanza di 60 m dietro i suoi punti oculari fino all'orizzonte su una larghezza di 20 m (figura 6).

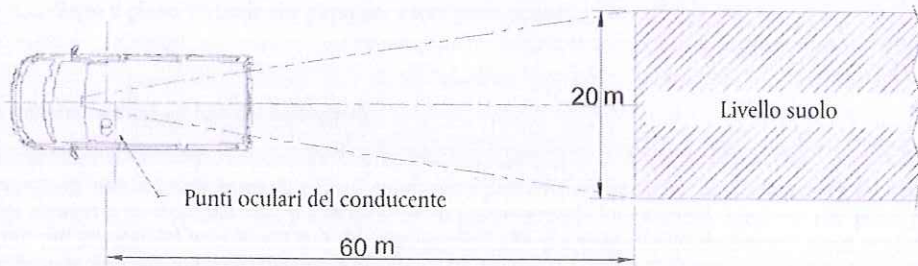


Figura 6: Campo di visibilità di uno specchio della categoria I

5.2. Retrovisori esterni principali della categoria II

5.2.1. Retrovisore esterno sul lato del conducente

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere almeno una parte di strada piana e orizzontale, larga 5 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del conducente e che si estende da 30 m dietro i punti oculari del conducente fino all'orizzonte.

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 1 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo, a partire da 4 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari (cfr. figura 7).

5.2.2. Retrovisore esterno sul lato del passeggero

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere una parte di strada piana e orizzontale larga almeno 5 m, delimitata sul lato del passeggero dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano del veicolo che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del passeggero e che si estende da 30 m dietro i punti oculari del conducente fino all'orizzonte.

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 1 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo a partire da 4 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari (cfr. figura 7).

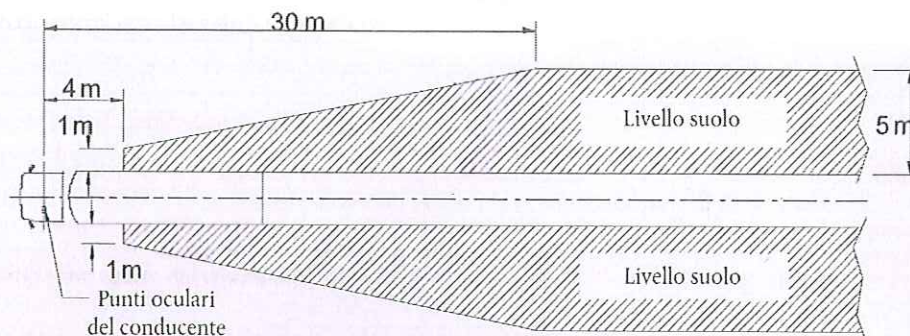


Figura 7: Campo di visibilità degli specchi della categoria II

5.3. Retrovisori esterni principali della categoria III

5.3.1. Retrovisori esterni sul lato del conducente

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere una parte di strada piana e orizzontale larga almeno 4 m, delimitata da un piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano del veicolo che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del conducente e che si estende da 20 m dietro i punti oculari del conducente fino all'orizzonte (cfr. figura 8).

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 1 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo, a partire da 4 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari.

5.3.2. Retrovisore esterno sul lato del passeggero

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere una parte di strada piana e orizzontale larga almeno 4 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del passeggero e che si estende da 20 m dietro i punti oculari del conducente fino all'orizzonte (cfr. figura 8).

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 1 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo, a partire da 4 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari.

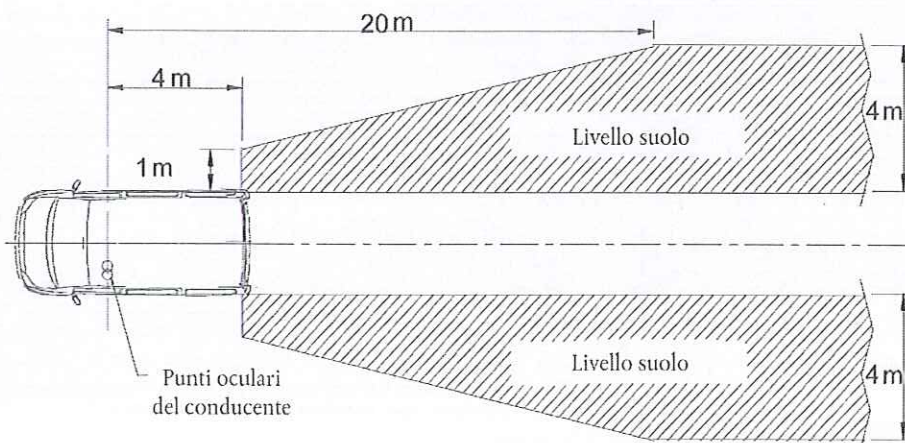


Figura 8: Campo di visibilità degli specchi della categoria III

5.4. Specchi esterni «grandangolari» (categoria IV)

5.4.1. Specchi esterni «grandangolari» sul lato del conducente

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere una parte di strada piana e orizzontale larga almeno 15 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano del veicolo che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del conducente e che si estende da almeno 10 m a 25 m dietro i punti oculari del conducente.

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 4,5 m, limitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo, a partire da 1,5 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari (cfr. figura 9).

5.4.2. Retrovisori esterni «grandangolari» sul lato del passeggero

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere una parte di strada piana e orizzontale larga almeno 15 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano del veicolo che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del passeggero e che si estende da almeno 10 m a 25 m dietro i punti oculari del conducente.

Il conducente deve inoltre poter cominciare a vedere la strada su una larghezza di 4,5 m, delimitata dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo, a partire da 1,5 m dietro il piano verticale che passa per i suoi punti oculari (cfr. figura 9).

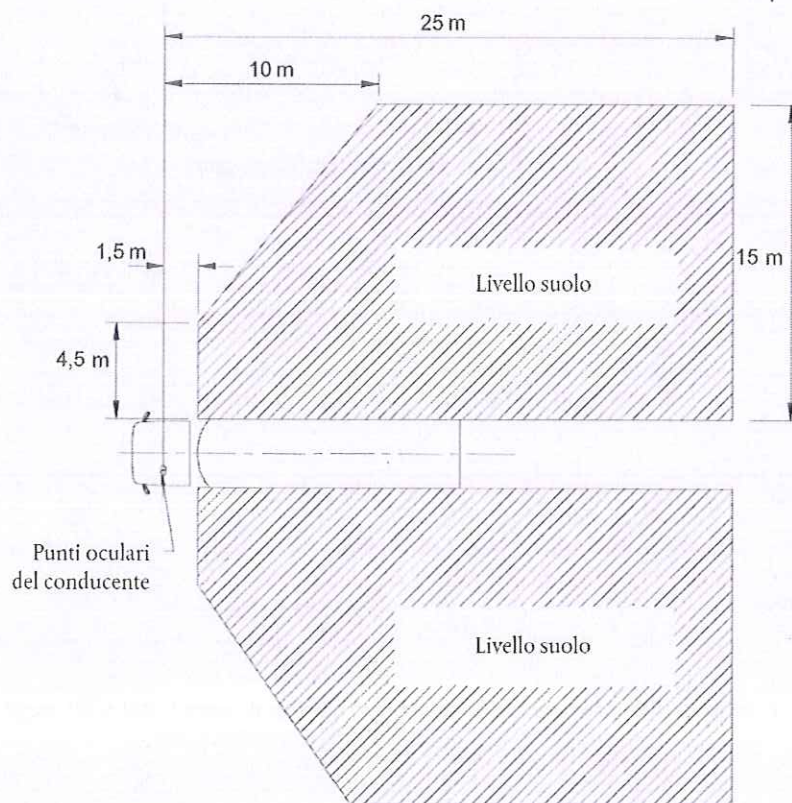


Figura 9: Campo di visibilità degli specchi grandangolari della categoria IV

5.5. Specchi esterni «di accostamento» (categoria V)

Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere, a lato del veicolo, una parte di strada piana e orizzontale delimitata dai seguenti piani verticali (cfr. figure 10a e 10b):

- 5.5.1. dal piano parallelo al piano verticale longitudinale mediano del veicolo che passa per il punto più esterno della cabina del veicolo sul lato del passeggero;
- 5.5.2. in direzione trasversale, dal piano parallelo e situato 2 m all'esterno del piano indicato al punto 5.5.1;
- 5.5.3. posteriormente, dal piano parallelo e situato 1,75 m dietro al piano verticale che passa per i punti oculari del conducente;
- 5.5.4. anteriormente, dal piano parallelo e situato 1 m davanti al piano verticale che passa per i punti oculari del conducente. Se il piano trasversale verticale che passa per il bordo d'attacco del paraurti del veicolo è situato meno di 1 m davanti al piano verticale che passa per i punti oculari del conducente, il campo di visibilità è delimitato da detto piano.

- 5.5.5. Se il campo di visibilità indicato nelle figure 10a e 10b può essere ottenuto combinando i campi di visibilità di uno specchio grandangolare della categoria IV e di uno specchio anteriore della categoria VI, l'installazione di uno specchio di accostamento della categoria V non è obbligatoria.

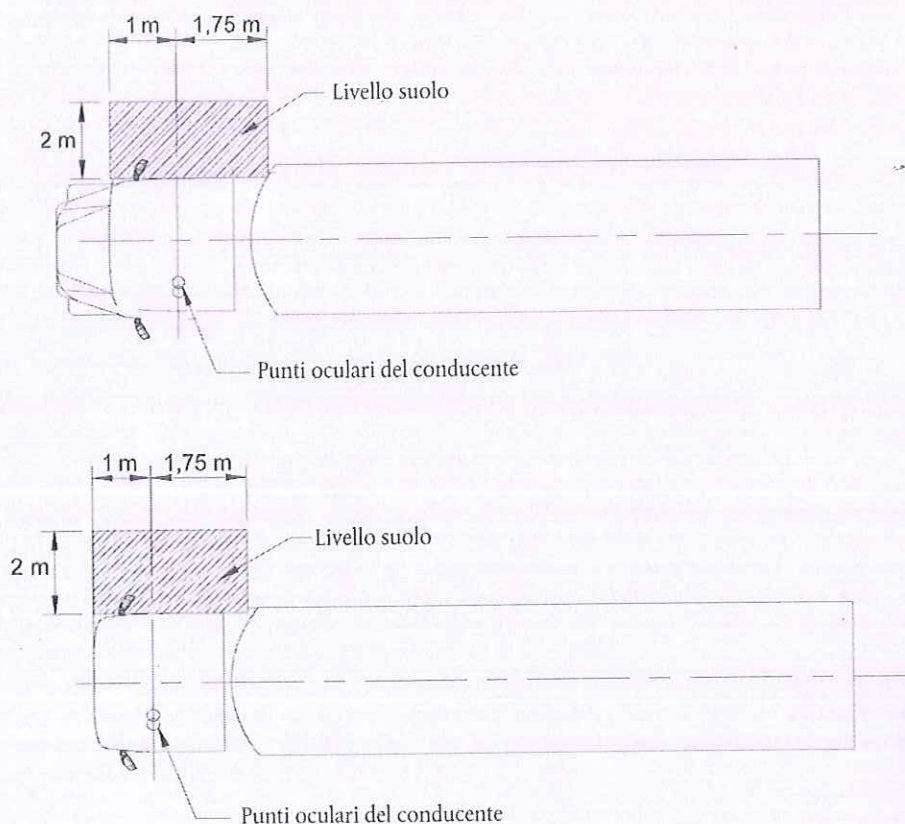


Figure 10a e 10b: Campo di visibilità degli specchi di accostamento della categoria V

5.6. Specchi anteriori (categoria VI)

- 5.6.1. Il campo di visibilità deve essere tale che il conducente possa vedere almeno una parte di strada piana e orizzontale delimitata dai seguenti piani:
- dal piano verticale trasversale che passa per il punto più esterno della parte anteriore della cabina del veicolo,
 - dal piano verticale trasversale situato 2 000 mm davanti al veicolo,
 - dal piano verticale longitudinale parallelo al piano verticale longitudinale mediano che passa per il punto più esterno del veicolo sul lato del conducente,
 - dal piano verticale longitudinale parallelo al piano verticale longitudinale mediano e situato 2 000 mm all'esterno dal punto più esterno del veicolo sul lato del passeggero.

La parte anteriore di questo campo di visibilità dalla parte opposta al lato del conducente può essere arrotondata con un raggio di 2 000 mm (cfr. figura 11).

Le prescrizioni relative agli specchi anteriori sono obbligatorie per i veicoli con cabina a guida avanzata [secondo la definizione contenuta nella direttiva 70/156/CEE, allegato I a), nota (2)] delle categorie $N_2 > 7,5 t$ e N_3 .