REGULAMENTUL (UE) NR. 459/2011 AL COMISIEI

din 12 mai 2011

de modificare a anexei la Regulamentul (CE) nr. 631/2009 de stabilire a unor reguli detaliate de punere în aplicare a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor referitor la protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE [1], în special articolul 4 alineatul (6),

întrucât:

(1) Regulamentul (CE) nr. 631/2009 al Comisiei din 22 iulie 2009 de stabilire a unor reguli detaliate de punere în aplicare a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor referitor la protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE [2] stabilește reguli detaliate pentru punerea în aplicare a anexei I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009, care este un act de reglementare separat de stabilire a procedurii de omologare de tip stipulate in Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directiva-cadru) [3].

(2) Instrucțiunile tehnice necesare pentru punerea în aplicare a cerințelor Regulamentului (CE) nr. 78/2009 ar trebui să se bazeze pe specificațiile stipulate în Decizia 2004/90/CE a Comisiei din 23 decembrie 2003 privind instrucțiunile tehnice pentru punerea în aplicare a articolului 3 din Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor înainte și în caz de coliziune cu un autovehicul și de modificare a Directivei 70/156/CEE [4].

(3) Pe baza experienței câștigate pe durata evaluărilor inițiale, astfel cum au fost efectuate de producătorii de vehicule și serviciile tehnice și în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 631/2009, au fost identificate patru zone diferite în care mai există cerințe specifice care mai trebuie clarificate. Dispozițiile care ar trebui amendate privesc cerințele generale care se bazează pe cerințele existente pentru prima fază, astfel cum sunt definite în Directiva 2003/102/CE a Parlamentului European și a Consiliului [5]. Anumite limite importante ale evaluării specificate în cerințe trebuie adaptate pentru a ține seama de evoluțiile științifice și tehnice și pentru a alinia cerințele primei faze din Regulamentul (CE) nr. 78/2009 la cele stabilite pentru prima fază în Directiva 2003/102/CE.

(4) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 631/2009 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 12 mai 2011.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

---

[1] JO L 35, 4.2.2009, p. 1.
[2] JO L 195, 25.7.2009, p. 1.
[3] JO L 263, 9.10.2007, p. 1.
[4] JO L 31, 4.2.2004, p. 21.
[5] JO L 321, 6.12.2003, p. 15.

ANEXĂ

Anexa la Regulamentul (CE) nr. 631/2009 se modifică după cum urmează:

1. Partea II se modifică după cum urmează:

(a) capitolul II se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 3.2, paragraful al doilea se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru vehiculele cu o înălțime a părții inferioare a barei de protecție mai mare sau egală cu 425 mm și mai mică de 500 mm, producătorul poate opta pentru aplicarea acestei încercări sau a încercării prevăzute la capitolul III.";

(ii) la punctul 3.3, se introduce următorul paragraf după primul paragraf:

„În cazul în care vehiculul este încercat în conformitate cu secțiunea 2.1 literele (a) sau (b) din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009, producătorul poate solicita o derogare privind o zonă de exceptare cu o lărgime maximă de 132 mm în locul unde este amplasat cârligul de remorcare demontabil.";

(iii) la punctul 4.6, se introduce următorul paragraf după primul paragraf:

„În cazul în care vehiculul este încercat în conformitate cu secțiunea 2.1 litera (a) din anexa I la Regulamentul (CE) nr. 78/2009, capătul inferior al elementului de lovire se poate găsi la nivelul de referință al solului în momentul primului contact cu bara de protecție, cu o toleranță de ± 10 mm.";

(b) capitolul V se modifică după cum urmează:

(i) la punctul 3.2, paragraful al cincilea se înlocuiește cu următorul text:

„Fiecare punct de încercare ales pentru capul-manechin de copil/adult de talie mică se va afla, de asemenea, la o distanță de minimum 165 mm în spatele liniei de referință a marginii anterioare a capotei sau în spatele unei lungimi desfășurate de 1 000 mm, distanța reținută fiind cea mai posterioară față de punctul de încercare ales, cu excepția cazului în care niciun punct din zona de încercare a muchiei anterioare a capotei, pe o distanță de 165 mm în lateral, nu necesită o energie cinetică de impact mai mare de 200 J atunci când este supus la încercarea de coliziune a șoldului-manechin cu muchia anterioară a capotei.";

(ii) la punctul 3.2.3 se adaugă următoarea teză la sfârșitul paragrafului:

„Determinarea zonei de impact se realizează la primul punct de contact al capului-manechin cu fața capotei.";

(c) la capitolul VI punctul 3.2, al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Punctele de încercare alese pentru capul-manechin de adult folosit ca element de lovire cu parbrizul sunt la o distanță de minimum 165 mm unul față de altul, la minimum 82,5 mm în interiorul limitelor totale ale parbrizului, cuprinzând materialul vitrat transparent și netransparent, indiferent de zonele de vizibilitate, la minimum 82,5 mm în fața liniei de referință posterioare a parbrizului, sau în fața unei lungimi desfășurate de 2 100 mm, distanța reținută fiind cea mai anterioară față de punctul de încercare ales, iar capul-manechin nu va avea contact cu nicio structură exterioară a caroseriei (de exemplu marginea posterioară a capotei, brațele ștergătoarelor de parbriz) înainte de contactul inițial cu parbrizul (a se vedea figura 8).";

(d) la capitolul VII punctul 3.3.2, se adaugă următoarea teză la sfârșitul paragrafului:

„Determinarea zonei de impact se realizează la primul punct de contact al capului-manechin cu fața capotei."

2. Partea V se modifică după cum urmează:

(a) punctul 3.7 se înlocuiește cu următorul text:

„3.7. Frecvența naturală inițială a elementului de lovire depășește 5 000 Hz și se recomandă a se utiliza accelerometre cu amortizare cu un coeficient de amortizare de aproximativ 0,7.";

(b) punctul 4.7 se înlocuiește cu următorul text:

„4.7. Frecvența naturală inițială a elementului de lovire depășește 5 000 Hz și se recomandă a se utiliza accelerometre cu amortizare cu un coeficient de amortizare de aproximativ 0,7."