RÈGLEMENT (UE) Nº 459/2011 DE LA COMMISSION

du 12 mai 2011

modifiant l'annexe du règlement (CE) nº 631/2009 arrêtant les prescriptions détaillées pour la mise en œuvre de l'annexe I du règlement (CE) nº 78/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 78/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur au regard de la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE [1], et notamment son article 4, paragraphe 6,

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement (CE) nº 631/2009 de la Commission du 22 juillet 2009 arrêtant les prescriptions détaillées pour la mise en œuvre de l'annexe I du règlement (CE) nº 78/2009 du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route, modifiant la directive 2007/46/CE et abrogeant les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE [2], fixe les modalités d'exécution de l'annexe I du règlement (CE) nº 78/2009, qui est un acte réglementaire distinct aux fins de la procédure de réception par type des véhicules prévue par la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) [3].

(2) Les prescriptions techniques nécessaires pour mettre en œuvre les exigences du règlement (CE) nº 78/2009 devraient être fondées sur les spécifications fournies par la décision 2004/90/CE de la Commission du 23 décembre 2003 concernant les prescriptions techniques pour la mise en œuvre de l'article 3 de la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive 70/156/CEE [4].

(3) Sur la base de l'expérience acquise au moyen des évaluations initiales, effectuées par les constructeurs automobiles et les services techniques conformément au règlement (CE) nº 631/2009, quatre domaines différents ont été identifiés dans lesquels des exigences spécifiques devraient être précisées. Les dispositions qui devraient être modifiées concernent les exigences générales fondées sur les exigences existantes de la première phase, telles qu'énoncées dans la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil [5]. Certaines valeurs limites d'évaluation importantes figurant dans les exigences générales doivent être adaptées pour prendre en considération les évolutions scientifiques et techniques et aligner les exigences de la première phase du règlement (CE) nº 78/2009 sur celles qui concernent la première phase dans le cadre de la directive 2003/102/CE.

(4) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité technique pour les véhicules à moteur,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe du règlement (CE) nº 631/2009 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 12 mai 2011.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

---

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

ANNEXE

L'annexe du règlement (CE) nº 631/2009 est modifiée comme suit:

1) la partie II est modifiée comme suit:

a) le chapitre II est modifié comme suit:

i) au point 3.2, le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Pour les véhicules dont la hauteur minimale du pare-chocs est égale ou supérieure à 425 mm et inférieure à 500 mm, le fabricant est libre d'opter pour cet essai ou pour l'essai décrit au chapitre III.»

ii) au point 3.3, le paragraphe suivant est ajouté après le premier paragraphe:

«Au cas où le véhicule fait l'objet d'essais conformément à la section 2.1. a) ou b) de l'annexe I du règlement (CE) nº 78/2009, le fabricant peut demander une dérogation concernant une zone d'exemption d'une largeur maximale de 132 mm à l'emplacement d'une attache-remorque amovible.»

iii) au point 4.6, le paragraphe suivant est inséré après le premier paragraphe:

«Au cas où le véhicule fait l'objet d'essais conformément à la section 2.1. a) de l'annexe I du règlement (CE) nº 78/2009, le bas de l'élément de frappe peut aussi être situé au niveau de référence du sol au moment du contact initial avec le pare-chocs, avec une tolérance de ± 10 mm.»

b) le chapitre V est modifié comme suit:

i) au point 3.2, le cinquième paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Chacun des points choisis pour l'essai de collision avec une tête factice d'enfant/adulte de petite taille doit également être situé à au moins 165 mm en retrait de la ligne de référence du bord avant du capot ou à 1 000 mm en retrait d'une longueur développée, la distance retenue étant celle la plus en retrait par rapport au point d'essai sélectionné, sauf si aucun point de la zone d'essai sur une distance latérale de 165 mm de la ligne de référence du capot n'implique, dans le cas d'un essai de collision du haut de jambe factice sur le bord avant du capot, une énergie cinétique d'impact supérieure à 200 J.»

ii) au point 3.2.3, la phrase suivante est ajoutée à la fin du paragraphe:

«La zone d'impact est déterminée par le premier point de contact de la tête factice avec la face supérieure du capot.»

c) au chapitre VI, point 3.2, le deuxième paragraphe est remplacé par le texte suivant:

«Les points d'essais sélectionnés pour la tête factice d'adulte utilisée comme élément de frappe sur le pare-brise sont distants d'au moins 165 mm, à au moins 82,5 mm à l'intérieur du contour du pare-brise complet, y compris le matériau de vitrage transparent et non-transparent, quelles que soient les zones de vision, à au moins 82,5 mm en avant de la ligne de référence arrière du pare-brise ou à 2 100 mm en avant de la longueur développée, la distance retenue étant celle la plus en avant par rapport au point d'essai sélectionné, et il sera veillé à ce que la tête factice n'entre en contact avec aucune structure extérieure de la carrosserie (par exemple, bord arrière du capot, bras d'essuie-glaces) avant le contact initial avec le pare-brise (voir figure 8).»

d) au chapitre VII, point 3.3.2, la phrase suivante est ajoutée à la fin du paragraphe:

«La zone d'impact est déterminée par le premier point de contact de la tête factice avec la face supérieure du capot.»

2) la partie V est modifiée comme suit:

a) le point 3.7 est remplacé par le texte suivant:

«3.7. La première fréquence naturelle de l'élément de frappe sera supérieure à 5 000 Hz et il est recommandé d'utiliser des accéléromètres amortis ayant un facteur d'amortissement d'environ 0,7.»

b) le point 4.7 est remplacé par le texte suivant:

«4.7. La première fréquence naturelle de l'élément de frappe sera supérieure à 5 000 Hz et il est recommandé d'utiliser des accéléromètres amortis ayant un facteur d'amortissement d'environ 0,7.»