

REGOLAMENTO (UE) N. 459/2011 DELLA COMMISSIONE**del 12 maggio 2011****che modifica l'allegato del regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione recante disposizioni di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 6,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 631/2009 della Commissione, del 22 luglio 2009, recante disposizioni di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente l'omologazione dei veicoli a motore in relazione alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili, che modifica la direttiva 2007/46/CE e abroga le direttive 2003/102/CE e 2005/66/CE ⁽²⁾, definisce le modalità di applicazione dell'allegato I del regolamento (CE) n. 78/2009, che costituisce un atto normativo distinto ai fini della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) ⁽³⁾.
- (2) Le prescrizioni tecniche necessarie per dare applicazione alle disposizioni del regolamento (CE) n. 78/2009 devono basarsi sulle specifiche contenute nella decisione 2004/90/CE della Commissione, del 23 dicembre 2003, concernente le prescrizioni tecniche per l'applicazione dell'articolo 3 della direttiva 2003/102/CE del Parlamento

europeo e del Consiglio relativa alla protezione dei pedoni e di altri utenti della strada vulnerabili prima e nel caso di un urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE ⁽⁴⁾.

- (3) In base all'esperienza acquisita tramite le valutazioni iniziali effettuate dai costruttori di veicoli e dai servizi tecnici e in conformità del regolamento (CE) n. 631/2009, sono stati individuati quattro diversi settori nei quali i requisiti specifici devono essere chiariti. Le disposizioni da modificare riguardano i requisiti generali che si basano sui requisiti esistenti della prima fase, stabiliti dalla direttiva 2003/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. Alcuni importanti limiti di valutazione dei requisiti generali devono essere adattati per tenere conto degli sviluppi scientifici e tecnici e per allineare i requisiti della prima fase stabiliti dal regolamento (CE) n. 78/2009 a quelli stabiliti, per quanto riguarda la prima fase, dalla direttiva 2003/102/CE.
- (4) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico «Veicoli a motore»,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (CE) n. 631/2009 è modificato come indicato nell'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 12 maggio 2011.

*Per la Commissione**Il presidente*

José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 35 del 4.2.2009, pag. 1.⁽²⁾ GU L 195 del 25.7.2009, pag. 1.⁽³⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.⁽⁴⁾ GU L 31 del 4.2.2004, pag. 21.⁽⁵⁾ GU L 321 del 6.12.2003, pag. 15.

ALLEGATO

L'allegato del regolamento (CE) n. 631/2009 è così modificato:

1) la parte II è così modificata:

a) il capitolo II è così modificato:

i) al punto 3.2 il secondo comma è sostituito dal seguente testo:

«Per i veicoli con altezza inferiore del paraurti pari o superiore a 425 mm e inferiore a 500 mm il costruttore può scegliere di applicare questa prova o quella di cui al capitolo III.»;

ii) al punto 3.3 è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«Se il veicolo è sottoposto alle prove di cui al punto 2.1, lettera a) o b), dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 78/2009, il costruttore può chiedere una deroga relativa ad una zona d'esenzione della larghezza massima di 132 mm in corrispondenza del dispositivo di rimorchio amovibile.»;

iii) al punto 4.6. dopo il primo comma è inserito il seguente comma:

«Se il veicolo è sottoposto alle prove di cui al punto 2.1, lettera a), dell'allegato I, del regolamento (CE) n. 78/2009, l'estremità inferiore del dispositivo di simulazione può anche trovarsi al livello di riferimento del suolo al momento del primo contatto con il paraurti, con una tolleranza di ± 10 mm.»;

b) il capitolo V è così modificato:

i) al punto 3.2 il quinto comma è sostituito dal seguente testo:

«Ciascun punto di prova prescelto per le prove con dispositivo di simulazione della testa di bambino o di adulto di piccola taglia è anche situato almeno 165 mm posteriormente alla linea di riferimento del bordo anteriore del cofano o alla distanza di inviluppo di 1 000 mm, secondo quella che è più arretrata rispetto al punto di prova prescelto, tranne nel caso in cui nessun punto compreso nell'area di prova del bordo anteriore del cofano ed entro 165 mm in direzione laterale, richieda per una prova d'urto della coscia contro il bordo anteriore del cofano, un'energia cinetica d'impatto superiore a 200 J.»;

ii) al punto 3.2.3 è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

«La zona d'impatto è determinata dal primo punto di contatto del dispositivo di simulazione con la superficie del cofano.»;

c) al capitolo VI, punto 3.2, il secondo comma è sostituito dal seguente testo:

«I punti di prova prescelti per la prova d'urto del dispositivo di simulazione della testa di adulto contro il parabrezza sono distanti tra loro almeno 165 mm, sono situati almeno 82,5 mm all'interno dei bordi del parabrezza completo, comprendente la vetratura trasparente e non trasparente, indipendentemente dalle zone dell'area di visione, almeno 82,5 mm anteriormente alla linea di riferimento posteriore del parabrezza o a una distanza di inviluppo di 2 100 mm, secondo quella che è più avanzata rispetto ai punti di prova prescelti; il dispositivo di simulazione non deve entrare in contatto con la struttura esterna della carrozzeria (per esempio bordi posteriori del cofano, bracci dei tergicristalli) prima del contatto iniziale con il parabrezza (cfr. figura 8).»;

d) al capitolo VII, punto 3.3.2, è aggiunto, in fine, il seguente periodo:

«La zona d'impatto è determinata dal primo punto di contatto del dispositivo di simulazione con la superficie del cofano.»;

2) la parte V è così modificata:

a) il punto 3.7 è sostituito dal seguente:

«3.7. La frequenza naturale iniziale del dispositivo di simulazione è superiore a 5 000 Hz; si raccomanda l'uso di accelerometri smorzati con un coefficiente di smorzamento di circa 0,7.»;

b) il punto 4.7 è sostituito dal seguente:

«4.7. La frequenza naturale iniziale del dispositivo di simulazione è superiore a 5 000 Hz; si raccomanda l'uso di accelerometri smorzati con un coefficiente di smorzamento di circa 0,7.»
