

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 459/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 12ης Μαΐου 2011

σχετικά με την τροποποίηση του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 631/2009 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ <sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 631/2009 της Επιτροπής, της 22ας Ιουλίου 2009, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά την προστασία των πεζών και άλλων ανεπαρκώς προστατευόμενων χρηστών των οδών, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ και για την κατάργηση των οδηγιών 2003/102/ΕΚ και 2005/66/ΕΚ <sup>(2)</sup>, θεσπίζονται λεπτομερείς κανόνες για την εφαρμογή του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 που αποτελεί χωριστή κανονιστική πράξη για τους σκοπούς της διαδικασίας έγκρισης τύπου που προβλέπεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) <sup>(3)</sup>.
- (2) Οι τεχνικές προδιαγραφές που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή των απαιτήσεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 πρέπει να βασίζονται στις προδιαγραφές που προβλέπονται στην απόφαση 2004/90/ΕΚ της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμ-

βρίου 2003, όσον αφορά τις τεχνικές προδιαγραφές για την εφαρμογή του άρθρου 3 της οδηγίας 2003/102/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία των πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου από σύγκρουση με μηχανοκίνητο όχημα και σε περίπτωση τέτοιας σύγκρουσης καθώς και όσον αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ <sup>(4)</sup>.

- (3) Με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε μέσα από τις αρχικές αξιολογήσεις, όπως διενεργήθηκαν από κατασκευαστές οχημάτων και τεχνικές υπηρεσίες και σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 631/2009, επισημάνθηκαν τέσσερις διαφορετικοί τομείς όπου οι ειδικές απαιτήσεις πρέπει να διευκρινιστούν περισσότερο. Οι διατάξεις που πρέπει να τροποποιηθούν αφορούν τις γενικές απαιτήσεις οι οποίες βασίζονται στις ισχύουσες απαιτήσεις πρώτης φάσης, όπως ορίζονται στην οδηγία 2003/102/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(5)</sup>. Ορισμένα σημαντικά όρια αξιολόγησης που αναφέρονται στις γενικές απαιτήσεις πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να ληφθούν υπόψη οι επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις και προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι απαιτήσεις πρώτης φάσης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009 με εκείνες που θεσπίστηκαν σχετικά με την πρώτη φάση μέσω της οδηγίας 2003/102/ΕΚ.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής για τα μηχανοκίνητα οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 631/2009 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 12 Μαΐου 2011.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 35 της 4.2.2009, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 195 της 25.7.2009, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 31 της 4.2.2004, σ. 21.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 321 της 6.12.2003, σ. 15.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 631/2009 τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος II τροποποιείται ως εξής:

α) Το κεφάλαιο II τροποποιείται ως εξής:

i) Στο σημείο 3.2, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Για οχήματα με ύψος κάτω μέρους προφυλακτήρα ίσο ή μεγαλύτερο των 425 mm και μικρότερο των 500 mm, ο κατασκευαστής δύναται να επιλέξει να διεξαγάγει την παρούσα δοκιμή ή τη δοκιμή που περιγράφεται στο κεφάλαιο III.».

ii) Στο σημείο 3.3, το ακόλουθο εδάφιο προστίθεται μετά το πρώτο εδάφιο:

«Σε περίπτωση που το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο α) ή β) του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009, ο κατασκευαστής δύναται να υποβάλει αίτηση για παρέκκλιση σχετικά με ζώνη εξαίρεσης μέγιστου πλάτους 132 mm στο σημείο τοποθέτησης αφαιρούμενου άγκιστρου ρυμούλκησης.».

iii) Στο σημείο 4.6, το ακόλουθο εδάφιο παρεμβάλλεται μετά το πρώτο εδάφιο:

«Σε περίπτωση που το όχημα υποβάλλεται σε δοκιμή σύμφωνα με το σημείο 2.1 στοιχείο α) του παραρτήματος I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 78/2009, το κάτω μέρος του κρουστικού εκκρεμούς μπορεί επίσης να βρίσκεται στο επίπεδο αναφοράς εδάφους κατά τη στιγμή της πρώτης επαφής με τον προφυλακτήρα, με ανοχή  $\pm 10$  mm.».

β) Το κεφάλαιο V τροποποιείται ως εξής:

i) Στο σημείο 3.2, το πέμπτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε επιλεγόμενο σημείο δοκιμής για το ομοίωμα κεφαλής παιδιού/μικρόσωμου ενήλικου πρέπει επίσης να βρίσκεται τουλάχιστον 165 mm όπισθεν της γραμμής αναφοράς του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα, ή όπισθεν μιας απόστασης περιτύλιξης 1 000 mm, όποιο από τα δύο σημεία είναι πιο πίσω στο επιλεγόμενο σημείο δοκιμής, εκτός εάν κανένα σημείο στην περιοχή δοκιμής του πρόσθιου άκρου του καλύμματος κινητήρα εντός εγκάρσιας απόστασης 165 mm, εφόσον επιλεγεί για δοκιμή ομοιώματος άνω μέρους ποδιού προς πρόσθιο άκρο καλύμματος κινητήρα, δεν απαιτεί κινητική ενέργεια κρούσης άνω των 200 J.».

ii) Στο σημείο 3.2.3, η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος του εδαφίου:

«Ο καθορισμός της ζώνης πρόσκρουσης γίνεται με βάση το πρώτο σημείο επαφής του ομοιώματος κεφαλής με το άνω μέρος του καλύμματος κινητήρα.».

γ) Στο κεφάλαιο VI σημείο 3.2, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα επιλεγόμενα σημεία δοκιμής για το κρουστικό εκκρεμές ομοιώματος κεφαλής ενήλικου προς το αλεξήνεμο πρέπει να απέχουν μεταξύ τους τουλάχιστον 165 mm και να βρίσκονται τουλάχιστον 82,5 mm εντός του πλαισίου του πλήρους αλεξήνεμου, όπου περιλαμβάνεται το διαφανές και το αδιαφανές υλικό του υαλοπίνακα ανεξάρτητα από τις ζώνες ορατότητας, και τουλάχιστον 82,5 mm έμπροσθεν της οπίσθιας γραμμής αναφοράς του αλεξήνεμου ή έμπροσθεν της απόστασης περιτύλιξης των 2 100 mm, όποιο από τα δύο σημεία είναι πιο μπροστά στο επιλεγόμενο σημείο δοκιμής, ενώ πρέπει και να εξασφαλίζεται ότι το ομοίωμα κεφαλής δεν θα έρθει σε επαφή με κανένα εξωτερικό δομικό στοιχείο του αμαξώματος (π.χ. οπίσθιο άκρο του καλύμματος κινητήρα, βραχίονες υαλοκαθαριστήρων) πριν από την αρχική επαφή με το αλεξήνεμο (βλέπε εικόνα 8).».

δ) Στο κεφάλαιο VII σημείο 3.3.2, η ακόλουθη πρόταση προστίθεται στο τέλος του εδαφίου:

«Ο καθορισμός της ζώνης πρόσκρουσης γίνεται με βάση το πρώτο σημείο επαφής του ομοιώματος κεφαλής με το άνω μέρος του καλύμματος κινητήρα.».

2. Το μέρος V τροποποιείται ως εξής:

α) Το σημείο 3.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.7. Η πρώτη φυσική συχνότητα του κρουστικού εκκρεμούς πρέπει να είναι άνω των 5 000 Hz και συνιστάται η χρήση επιταχυνσιόμετρων με σύστημα απόσβεσης που να έχει συντελεστή απόσβεσης περίπου 0,7.».

β) Το σημείο 4.7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.7. Η πρώτη φυσική συχνότητα του κρουστικού εκκρεμούς πρέπει να είναι άνω των 5 000 Hz και συνιστάται η χρήση επιταχυνσιόμετρων με σύστημα απόσβεσης που να έχει συντελεστή απόσβεσης περίπου 0,7.».