

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 459/2011****z dnia 12 maja 2011 r.****zmieniające załącznik do rozporządzenia (WE) nr 631/2009 ustanawiającego szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 4 ust. 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 631/2009 z dnia 22 lipca 2009 r. ustanawiającym szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do ochrony pieszych i innych niechronionych użytkowników dróg, zmieniającym dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylającym dyrektywy 2003/102/WE i 2005/66/WE <sup>(2)</sup> ustanowiono szczegółowe zasady wdrażania załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009, który jest odrębnym aktem prawnym stosowanym w procedurze homologacji typu określonej w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) <sup>(3)</sup>.
- (2) Przepisy techniczne konieczne dla wdrożenia wymagań rozporządzenia (WE) nr 78/2009 powinny uwzględniać specyfikacje zawarte w decyzji Komisji 2004/90/WE z dnia 23 grudnia 2003 r. w sprawie przepisów technicznych dotyczących wykonania art. 3 dyrektywy 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącej się do ochrony pieszych i innych niechronionych

użytkowników dróg przed i w razie zderzenia z pojazdem silnikowym i zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG <sup>(4)</sup>.

- (3) W oparciu o doświadczenie zdobyte w toku ocen początkowych, przeprowadzanych przez producentów pojazdów i służby techniczne, oraz zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 631/2009 określono cztery obszary, w odniesieniu do których poszczególne wymagania powinny zostać doprecyzowane. Przepisy, które należy zmienić, dotyczą ogólnych wymagań opartych na istniejących wymaganiach pierwszego etapu określonych w dyrektywie 2003/102/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(5)</sup>. Niektóre istotne ograniczenia oceny zawarte w ogólnych wymaganiach powinny zostać zmienione w sposób uwzględniający postęp naukowo-techniczny oraz w celu dostosowania wymagań pierwszego etapu zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 78/2009 do wymagań dotyczących pierwszego etapu zawartych w dyrektywie 2003/102/WE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Technicznego ds. Pojazdów Silnikowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

**Artykuł 1**

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 631/2009 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

**Artykuł 2**Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 12 maja 2011 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 1.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 195 z 25.7.2009, s. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.<sup>(4)</sup> Dz.U. L 31 z 4.2.2004, s. 21.<sup>(5)</sup> Dz.U. L 321 z 6.12.2003, s. 15.

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 631/2009 wprowadza się następujące zmiany:

1) w części II wprowadza się następujące zmiany:

a) w rozdziale II wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 3.2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku pojazdów, w których odległość krawędzi dolnej zderzaka od podłoża wynosi 425 mm lub więcej, mniej jednak niż 500 mm, producent może wybrać niniejsze badanie lub badanie opisane w rozdziale III.”;

(ii) w pkt 3.3 po akapicie pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku poddania pojazdu procedurze badania zawartej w sekcji 2.1 lit. a) lub b) załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 producent może ubiegać się o odstępstwo w sprawie zwolnienia dotyczącego strefy o maksymalnej szerokości 132 mm w miejscu umieszczenia usuwalnego haka holowniczego.”;

(iii) w pkt 4.6 po akapicie pierwszym dodaje się akapit w brzmieniu:

„W przypadku poddania pojazdu procedurze badania zawartej w sekcji 2.1 lit. a) załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 78/2009 w momencie pierwszego zetknięcia ze zderzakiem dolna część impaktora może znajdować się także na poziomie odniesienia podłoża z zachowaniem tolerancji  $\pm 10$  mm.”;

b) w rozdziale V wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt 3.2 akapit piąty otrzymuje brzmienie:

„Każdy punkt wybrany do badania w przypadku uderzenia modelem głowy dziecka/niskiej osoby dorosłej powinien także znajdować się w odległości co najmniej 165 mm za linią odniesienia krawędzi czołowej maski lub do tyłu w stosunku do odległości zawinięcia wynoszącej 1 000 mm, w zależności od tego, który z tych obszarów jest bardziej przesunięty do tyłu w wybranym punkcie badania, chyba że żaden punkt na w obszarze testowym krawędzi czołowej maski w odległości do 165 mm w kierunku poprzecznym, w przypadku wybrania do badania uderzenia modelu górnej części nogi w krawędź czołową maski, nie wymagałby energii kinetycznej uderzenia większej niż 200 J.”;

(ii) w pkt 3.2.3 na końcu akapitu dodaje się zdanie:

„Strefę uderzenia określa się za pomocą punktu pierwszego zetknięcia modelu głowy z grzbietem maski.”;

c) w rozdziale VI punkt 3.2 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Punkty wybrane do badania uderzenia modelem głowy osoby dorosłej w szybę przednią powinny znajdować się w odległości co najmniej 165 mm od siebie i co najmniej 82,5 mm do wewnątrz od granic szyby przedniej, w tym oszklenia wykonanego z przezroczystego lub nieprzezroczystego materiału, niezależnie od stref pola widzenia, a odległość w kierunku przodu w stosunku do wyznaczonej tylnej linii odniesienia szyby przedniej powinna wynosić co najmniej 82,5 mm lub przed odległością zawinięcia wynoszącą 2 100 mm, w zależności od tego, który z tych obszarów jest wysunięty bardziej do przodu w wybranym punkcie badania; należy także dopilnować, aby model głowy nie stykał się z zewnętrzną konstrukcją nadwozia (np. tylną krawędzią maski, wycieraczkami) przed pierwszym zetknięciem z szybą przednią (zob. rys. 8).”;

d) w rozdziale VII pkt 3.3.2 na końcu akapitu dodaje się zdanie:

„Strefę uderzenia określa się za pomocą punktu pierwszego zetknięcia modelu głowy z grzbietem maski.”;

2) w części V wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3.7 otrzymuje brzmienie:

„3.7. Pierwsza częstotliwość drgań własnych impaktora wynosi powyżej 5 000 Hz i zaleca się stosowanie przyspieszeniomierzy tłumionych o stosunku tłumienia wynoszącym około 0,7.”;

b) pkt 4.7 otrzymuje brzmienie:

„4.7. Pierwsza częstotliwość drgań własnych impaktora wynosi powyżej 5 000 Hz i zaleca się stosowanie przyspieszeniomierzy tłumionych o stosunku tłumienia wynoszącym około 0,7.”;