

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 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

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽²⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux doit être assurée. À cet effet, un système de réception communautaire par type est appliqué pour les véhicules à moteur. Les exigences techniques pour la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne la protection des piétons devraient être harmonisées afin d'éviter l'adoption d'exigences qui diffèrent d'un État membre à l'autre et d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur.

- (2) Le présent règlement est un des actes réglementaires particuliers relatifs à la procédure de réception communautaire par type adoptés en vertu de 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 distinctes destinés à ces véhicules (directive-cadre) ⁽³⁾. Afin d'atteindre les objectifs énoncés au considérant 1 du présent règlement, il convient de modifier les annexes I, III, IV, VI et XI de la directive 2007/46/CE.

- (3) L'expérience a montré que le contenu technique de la législation concernant les véhicules à moteur était souvent très détaillé. Il convient dès lors d'adopter un règlement plutôt qu'une directive afin d'éviter les divergences entre les mesures de transposition et un échelon inutile de législation dans les États membres, étant donné qu'une transposition ne sera pas nécessaire dans la législation nationale. Dès lors, la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 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 ⁽⁴⁾, ainsi que la directive 2005/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules à moteur ⁽⁵⁾, qui établit des prescriptions pour l'installation et l'utilisation de systèmes de protection frontale sur les véhicules et, partant, un certain niveau de protection pour les piétons, devraient être remplacées par le présent règlement afin de garantir la cohérence dans ce domaine. Cela implique que les États membres abrogent la législation transposant les directives abrogées.

⁽¹⁾ JO C 211 du 19.8.2008, p. 9.

⁽²⁾ Avis du Parlement européen du 18 juin 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 16 décembre 2008.

⁽³⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 321 du 6.12.2003, p. 15.

⁽⁵⁾ JO L 309 du 25.11.2005, p. 37.

- (4) Les exigences pour la deuxième phase de la mise en œuvre de la directive 2003/102/CE se sont révélées irréalisables. À cet égard, l'article 5 de ladite directive impose à la Commission de présenter des propositions permettant de résoudre les problèmes de faisabilité que posent ces exigences et de recourir éventuellement à des systèmes de sécurité active, tout en garantissant qu'il n'y ait aucune dégradation des niveaux de sécurité procurés aux usagers vulnérables de la route.
- (5) Une étude commandée par la Commission révèle que la protection des piétons peut être améliorée de façon significative par une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'étude démontre que l'utilisation d'un système de sécurité active d'«assistance au freinage», associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorerait sensiblement le niveau de protection des piétons. Il convient dès lors de prévoir l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs. Toutefois, cette mesure ne devrait pas remplacer les systèmes de sécurité passive perfectionnés, mais plutôt venir en complément.
- (6) Les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés de certaines des exigences prévues par le présent règlement, pour autant qu'ils soient en mesure d'éviter les collisions avec des piétons plutôt que de simplement limiter les conséquences de ces collisions. Après avoir établi si une telle technologie peut effectivement éviter les collisions avec des piétons et autres usagers vulnérables de la route, la Commission peut faire des propositions visant à modifier le présent règlement afin de tenir compte de l'utilisation des systèmes anticollision.
- (7) En raison du nombre croissant de véhicules plus lourds circulant sur le réseau routier urbain, il convient d'appliquer les dispositions relatives à la protection des piétons non seulement aux véhicules dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg, mais aussi, après une période transitoire limitée, aux véhicules des catégories M_1 et N_1 qui dépassent cette limite.
- (8) Afin de renforcer la protection des piétons à un stade aussi précoce que possible, les constructeurs qui souhaitent demander une réception par type conformément aux nouvelles exigences avant que celles-ci ne deviennent obligatoires devraient être en mesure de le faire, à condition que les mesures d'exécution requises soient déjà en vigueur.
- (9) Les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement devraient être arrêtées conformément à la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (10) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à arrêter les modalités techniques de l'application des prescriptions relatives aux essais ainsi que des mesures d'exécution sur la base des résultats du suivi. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (11) Afin d'assurer une transition sans heurts entre les dispositions des directives 2003/102/CE et 2005/66/CE et celles du présent règlement, l'application de ce dernier devrait être différée pendant une certaine durée après son entrée en vigueur.
- (12) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant la protection des piétons, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de son ampleur, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

OBJET, CHAMP D'APPLICATION ET DÉFINITIONS

Article premier

Objet

Le présent règlement fixe des exigences pour la construction et le fonctionnement des véhicules à moteur et des systèmes de protection frontale afin de réduire le nombre et la gravité des blessures infligées aux piétons et autres usagers vulnérables de la route qui sont heurtés par l'avant des véhicules et d'éviter ce type de collisions.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement est applicable:
 - a) aux véhicules à moteur de la catégorie M_1 tels que définis à l'article 3, point 11, et à l'annexe II, section A, point 1, de la directive 2007/46/CE, sous réserve du paragraphe 2 du présent article;
 - b) aux véhicules à moteur de la catégorie N_1 tels que définis à l'article 3, point 11, et à l'annexe II, section A, point 2, de la directive 2007/46/CE, sous réserve du paragraphe 2 du présent article;

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

c) aux systèmes de protection frontale montés d'origine sur les véhicules visés aux points a) et b) ou fournis comme entités techniques distinctes destinées à être installées sur ces types de véhicules.

2. L'annexe I, sections 2 et 3, du présent règlement n'est pas applicable:

- a) aux véhicules de la catégorie N_1 ; et
- b) aux véhicules de la catégorie M_1 dérivés de véhicules de la catégorie N_1 et d'une masse maximale excédant 2 500 kg;

dans lesquels le «point R» de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière d'un maximum de 1 100 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Article 3 Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «montant A», le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule;
- 2) «système d'assistance au freinage», une fonction du système de freinage qui, sur la base d'une caractéristique de sollicitation du frein par le conducteur, conclut que celui-ci se trouve dans une situation de freinage d'urgence et, dans de telles conditions:
 - a) aide le conducteur à produire la force de freinage la plus élevée possible; ou
 - b) est suffisante pour déclencher le cycle complet du système de freinage avec antiblocage;
- 3) «pare-chocs», toute structure extérieure située à l'avant, au bas de la carrosserie d'un véhicule, y compris les éléments qui sont fixés à cette structure, et destinée à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule; il ne comprend pas, toutefois, de système de protection frontale;
- 4) «système de protection frontale», une ou plusieurs structures distinctes, telles qu'un pare-buffles ou un pare-chocs complémentaire, destinées à protéger la surface extérieure du véhicule, en sus du pare-chocs monté d'origine, en cas de collision avec un objet; les structures dont la masse est inférieure à 0,5 kg et qui ne servent qu'à protéger les phares du véhicule sont exclues de cette définition;
- 5) «masse maximale», la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur conformément à l'annexe I, point 2.8, de la directive 2007/46/CE;
- 6) «véhicules de la catégorie N_1 dérivés de véhicules de la catégorie M_1 », les véhicules de la catégorie N_1 qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme qu'un véhicule de la catégorie M_1 préexistant;

7) «véhicules de la catégorie M_1 dérivés de véhicules de la catégorie N_1 », les véhicules de la catégorie M_1 qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme qu'un véhicule de la catégorie N_1 préexistant.

CHAPITRE II

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 4

Exigences techniques

1. Conformément à l'article 9, les constructeurs garantissent que les véhicules mis sur le marché sont équipés d'un système d'assistance au freinage réceptionné respectant les exigences de l'annexe I, section 4, et que lesdits véhicules répondent aux exigences définies à l'annexe I, section 2 ou 3.

2. Conformément à l'article 10, les constructeurs garantissent que les systèmes de protection frontale, qu'ils soient montés d'origine sur les véhicules mis sur le marché ou fournis comme entités techniques distinctes, respectent les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6.

3. Les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception les informations utiles concernant les spécifications et les conditions d'essai des véhicules et des systèmes de protection frontale. Ces informations contiennent les données nécessaires pour vérifier le fonctionnement de tout dispositif de sécurité active installé sur le véhicule.

4. Dans le cas des systèmes de protection frontale à fournir comme entités techniques distinctes, les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception les informations utiles relatives aux spécifications et aux conditions d'essai de ces systèmes.

5. En tant qu'entités techniques distinctes, les systèmes de protection frontale ne sont pas distribués, commercialisés ou mis sur le marché sans être accompagnés d'une liste des types de véhicules pour lesquels le système de protection frontale a été réceptionné, ainsi que d'instructions de montage claires. Ces instructions de montage contiennent les prescriptions d'installation spécifiques, y compris les modes de fixation s'appliquant aux véhicules pour lesquels le système a été réceptionné, permettant le montage des composants réceptionnés sur ces véhicules dans le respect des dispositions applicables de l'annexe I, section 6.

6. La Commission arrête les mesures d'exécution fixant les modalités techniques de l'application des exigences définies à l'annexe I. Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

Article 5

Demande de réception CE par type

1. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie I.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner.

2. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 2.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un véhicule représentatif du type de véhicule à réceptionner, équipé d'un système de protection frontale. À la demande du service technique, le constructeur présente également des composants spécifiques ou des échantillons des matériaux utilisés.

3. Lorsqu'il demande la réception CE par type d'un type de système de protection frontale en tant qu'entité technique distincte, le constructeur soumet à l'autorité chargée de la réception la fiche de renseignements établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 3.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception par type un échantillon du type de système de protection frontale qui doit être réceptionné. S'il le juge nécessaire, le service technique peut demander des échantillons supplémentaires. La dénomination commerciale ou la marque du demandeur ainsi que la désignation du type sont apposées de manière claire et indélébile sur l'échantillon (ou les échantillons). Le constructeur prend des dispositions pour l'apposition obligatoire ultérieure de la marque de réception CE par type.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES AUTORITÉS DES ÉTATS MEMBRES

Article 6

Délivrance de la réception CE par type

1. Si les exigences requises sont respectées, l'autorité chargée de la réception octroie la réception CE par type et délivre un numéro de réception par type conformément au système de numérotation exposé à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE.

2. Aux fins de la section 3 de ce numéro de réception par type, l'une des lettres suivantes est utilisée:

- a) Pour la réception de véhicules en ce qui concerne la protection des piétons:
- «A» si le véhicule répond aux exigences de l'annexe I, section 2,
 - «B» si le véhicule répond aux exigences de l'annexe I, section 3.

b) Pour la réception d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale ou la réception d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte:

- «A» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des points 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 et 5.3 de celle-ci,
- «B» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des paragraphes 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 et 5.3 de celle-ci,
- «X» si le système de protection frontale répond aux exigences de l'annexe I, section 5, en ce qui concerne l'application des paragraphes 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 et 5.3 de celle-ci.

3. Une autorité chargée de la réception n'attribue pas le même numéro à un autre type de véhicule ou de système de protection frontale.

4. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité chargée de la réception délivre la fiche de réception CE par type établie conformément à l'un des modèles suivants:

- a) modèle figurant à l'annexe III, partie 1, pour un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons;
- b) modèle figurant à l'annexe III, partie 2, pour un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale;
- c) modèle figurant à l'annexe III, partie 3, pour un type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte.

Article 7

Marque de réception CE par type

Tout système de protection frontale réceptionné conformément au présent règlement pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, ou pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte, est conforme aux exigences du présent règlement et reçoit, et par conséquent porte, une marque de réception CE par type établie conformément aux dispositions de l'annexe IV.

Article 8

Modifications du type et des réceptions

Toute modification du véhicule à l'avant des montants A ou du système de protection frontale, qui touche à la structure, aux principales dimensions, aux matériaux des surfaces extérieures du véhicule, aux méthodes de fixation ou à l'agencement des composants extérieurs ou intérieurs et qui peut avoir une influence notable sur les résultats des essais, est considérée comme une modification en application de l'article 13 de la directive 2007/46/CE et nécessite donc une nouvelle demande de réception par type.

Article 9

Calendrier de mise en œuvre pour les véhicules

1. Avec effet à compter de la date prévue à l'article 16, deuxième alinéa, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4;
- b) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 2 ou 3;
- c) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 2 et 4 ou sections 3 et 4.

2. Avec effet à compter du 24 février 2011, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4, du présent règlement:

- a) véhicules de la catégorie M₁;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg.

3. Avec effet à compter du 24 février 2013, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3.

4. Avec effet à compter du 31 décembre 2012, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 2 ou 3, du présent règlement:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg.

5. Avec effet à compter du 24 février 2015, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type aux nouveaux types de véhicules suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale excède 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3;
- b) véhicules de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 3 et 4.

6. Avec effet à compter du 24 août 2015, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4, du présent règlement.

7. Avec effet à compter du 24 février 2018, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement;
- b) véhicules de la catégorie N₁ dérivés de la catégorie M₁ dont la masse maximale n'excède pas 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement.

8. Avec effet à compter du 24 août 2019, les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés à la protection des piétons, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des véhicules neufs suivants:

- a) véhicules de la catégorie M₁ dont la masse maximale excède 2 500 kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement;
- b) véhicules de la catégorie N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3, du présent règlement.

9. Sans préjudice des paragraphes 1 à 8 du présent article et sous réserve de l'entrée en vigueur des mesures adoptées au titre de l'article 4, paragraphe 6, si un constructeur en fait la demande, les autorités nationales ne refusent pas d'accorder, pour des motifs liés à la protection des piétons, la réception CE par type ou la réception nationale par type d'un nouveau type de véhicule et n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation d'un véhicule neuf, si le véhicule concerné répond aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 3 ou 4.

*Article 10***Application aux systèmes de protection frontale**

1. Les autorités nationales refusent d'accorder la réception CE par type ou la réception nationale par type pour tout nouveau type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale, ou la réception CE par type en tant qu'entité technique distincte pour tout nouveau type de système de protection frontale, lorsque les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, ne sont pas satisfaites.
2. Les autorités nationales considèrent, pour des motifs liés aux systèmes de protection frontale, que les certificats de conformité ne sont plus valides aux fins de l'article 26 de la directive 2007/46/CE et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs qui ne répondent pas aux exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, du présent règlement.
3. Les exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, du présent règlement sont applicables aux systèmes de protection frontale fournis comme entités techniques distinctes aux fins de l'article 28 de la directive 2007/46/CE.

*Article 11***Systèmes anticollision**

1. Après évaluation par la Commission, les véhicules équipés de systèmes anticollision peuvent être exemptés des conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE par type ou la réception nationale par type pour un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation.
2. La Commission soumet l'évaluation au Parlement européen et au Conseil, assortie, le cas échéant, de propositions visant à modifier le présent règlement.

Les mesures éventuellement proposées garantissent des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus à l'annexe I, sections 2 et 3.

*Article 12***Suivi**

1. Les autorités nationales transmettent à la Commission les résultats du suivi visé à l'annexe I, points 2.2, 2.4 et 3.2, chaque année et au plus tard pour le 28 février de l'année qui suit celle de leur acquisition.

L'obligation de transmettre ces résultats cesse d'être applicable à compter du 24 février 2014.

2. La Commission peut, sur la base des résultats du suivi réalisé en vertu de l'annexe I, points 2.2, 2.4 et 3.2, adopter les mesures d'exécution jugées appropriées.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive 2007/46/CE.

3. La Commission, agissant sur la base d'informations pertinentes transmises par les autorités chargées de la réception et par les parties intéressées, ainsi que sur la base d'études indépendantes, assure un suivi des évolutions techniques dans le domaine du renforcement des exigences en matière de sécurité passive, des systèmes d'assistance au freinage et des autres technologies de sécurité active susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route.

4. Au plus tard le 24 février 2014, la Commission réexamine la faisabilité et l'application de toute exigence renforcée en matière de sécurité passive. Elle réexamine le fonctionnement du présent règlement en ce qui concerne l'utilisation et l'efficacité des systèmes d'assistance au freinage et des autres technologies de sécurité active.

5. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions en la matière.

*Article 13***Sanctions**

1. Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement par les constructeurs et prennent toute mesure nécessaire pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le 24 août 2010 et toute modification ultérieure dans les meilleurs délais.

2. Parmi les types de violation donnant lieu à une sanction figurent au moins les faits suivants:

- a) les fausses déclarations au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel;
- b) la falsification des résultats des essais de réception par type;
- c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourrait entraîner un rappel ou un retrait de la réception par type;
- d) le refus d'accès aux informations.

CHAPITRE IV

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES*Article 14***Modifications apportées à la directive 2007/46/CE**

La directive 2007/46/CE est modifiée conformément à l'annexe V du présent règlement.

*Article 15***Abrogation**

Les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE sont abrogées avec effet à compter de la date fixée à l'article 16, deuxième alinéa, du présent règlement.

Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement.

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

Fait à Strasbourg, le 14 janvier 2009.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

*Article 16***Entrée en vigueur**

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

Il est applicable à partir du 24 novembre 2009, à l'exception de l'article 4, paragraphe 6, et de l'article 9, paragraphe 9, qui sont applicables à compter de la date d'entrée en vigueur, et à l'exception de l'article 9, paragraphes 2 à 8, qui sont applicables à compter des dates qu'ils indiquent.

Par le Conseil
Le président
A. VONDRA

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I Dispositions techniques pour les essais de véhicules et de systèmes de protection frontale
- Annexe II Modèles de fiches de renseignements devant être fournies par le constructeur
- Partie 1 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons
 - Partie 2 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale
 - Partie 3 Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte
- Annexe III Modèles de fiches de réception CE par type
- Partie 1 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons
 - Partie 2 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale
 - Partie 3 Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte
- Annexe IV Marque de réception CE par type
- Appendice Exemple de marque de réception CE par type
- Annexe V Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

ANNEXE I

Dispositions techniques pour les essais de véhicules et de systèmes de protection frontale

1. Aux fins de la présente annexe, on entend par:
 - 1.1. «bord avant du capot», l'avant de la structure externe supérieure de la carrosserie et qui comprend le capot et les ailes, les éléments supérieurs et latéraux du boîtier de phares et toute autre pièce de fixation;
 - 1.2. «ligne de référence du bord avant du capot», la trace géométrique des points de contact entre une ligne droite de 1 000 mm de long et la face antérieure du capot, lorsque la ligne droite, maintenue parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule et inclinée de 50° vers l'arrière, l'extrémité inférieure étant située à 600 mm au-dessus du sol, est déplacée à travers et contre le bord avant du capot. Sur les véhicules dont la face supérieure du capot est inclinée plus ou moins à 50°, de sorte que la ligne droite la touche sur une portion continue ou en plusieurs points au lieu d'un seul, la ligne de référence est déterminée en inclinant la ligne droite en arrière jusqu'à former un angle de 40°. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité inférieure de la ligne droite, ce point est considéré comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. Sur les véhicules dont la silhouette est telle que le premier point de contact se situe sur l'extrémité supérieure de la ligne droite, la trace géométrique de la longueur développée à 1 000 mm est utilisée comme étant la ligne de référence du bord avant du capot en cette position latérale. L'arête supérieure du pare-chocs est également considérée comme étant le bord avant du capot au sens du présent règlement lorsqu'elle est mise en contact avec la ligne droite pendant cette opération;
 - 1.3. «longueur développée à 1 000 mm», la trace géométrique décrite sur la face frontale supérieure par l'une des extrémités d'un ruban long de 1 000 mm lorsque celui-ci est maintenu sur un plan vertical parallèle à l'axe du véhicule et déplacé à travers l'avant du pare-chocs du capot et le système de protection frontale. Tout au long de l'opération, le ruban est tendu et l'une de ses extrémités est maintenue en contact avec le niveau de référence du sol, en position verticale sous la face antérieure du pare-chocs, tandis que l'autre est maintenue en contact avec la face frontale supérieure. Le véhicule est placé dans son assiette normale;
 - 1.4. «face supérieure du capot», la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des montants A et des structures situées à l'arrière de ces éléments. Elle comprend donc notamment, mais pas exclusivement, le capot, les ailes, le tablier, les broches d'essuie-glace et la partie inférieure du cadre du pare-brise;
 - 1.5. «face frontale supérieure», la structure externe qui comprend la face supérieure de toutes les structures externes du véhicule, à l'exception du pare-brise, des montants A et des structures situées à l'arrière de ces éléments;
 - 1.6. «niveau de référence du sol», le plan horizontal parallèle au niveau du sol représentant ce niveau pour un véhicule à l'arrêt sur une surface plane, le frein à main tiré, et dans son assiette normale;
 - 1.7. «assiette normale», la situation du véhicule lorsqu'il est placé au sol en ordre de marche, les pneumatiques étant gonflés à la pression recommandée, les roues avant positionnées dans l'axe du véhicule, les circuits remplis au maximum de tous les fluides nécessaires au fonctionnement du véhicule, tous les équipements standard fournis par le constructeur du véhicule installés, une masse de 75 kg placée sur le siège du conducteur et une masse de 75 kg placée sur le siège du passager avant, et la suspension étant réglée pour une conduite à 40 ou 35 km/h dans les conditions normales de marche précisées par le constructeur (en particulier pour les véhicules dotés d'une suspension active ou d'un correcteur de niveau automatique);
 - 1.8. «pare-brise», le vitrage frontal du véhicule satisfaisant à toutes les prescriptions y afférentes de l'annexe I de la directive 77/649/CEE du Conseil du 27 septembre 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au champ de vision du conducteur des véhicules à moteur ⁽¹⁾;
 - 1.9. «critère de performance de la tête» (HPC), le calcul, pour un laps de temps donné, de l'accélération résultante maximale survenue pendant l'impact. Il est calculé à partir de la résultante de l'accélération en fonction du temps comme maximum (dépendant des instants t_1 et t_2) de l'équation:

$$HPC = \left[\frac{1}{t_2 - t_1} \int_{t_1}^{t_2} a \, dt \right]^{2,5} (t_2 - t_1)$$

dans laquelle «a» est l'accélération résultante multiple de «g», et t_1 et t_2 sont les deux instants (exprimés en secondes) au cours de l'impact qui déterminent le début et la fin de l'enregistrement où HPC atteint sa valeur maximale. Les valeurs de HPC pour lesquelles l'intervalle ($t_2 - t_1$) est supérieur à 15 ms ne sont pas prises en compte pour le calcul de la valeur maximale;

(1) JO L 267 du 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. «rayon de courbure», le rayon de l'arc de cercle qui se rapproche le plus de la forme arrondie du composant considéré.
2. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:
- 2.1. Collision de jambe factice sur le pare-chocs
- Un des essais suivants doit être effectué:
- a) Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g;
- b) Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.
- 2.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 5,0 kN, et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 300 Nm.
- Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.
- 2.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le HPC ne dépasse pas 1 000 sur 2/3 de la surface d'essai du capot et 2 000 pour le tiers restant de la surface d'essai du capot.
- 2.4. Collision de tête factice d'adulte sur le pare-brise
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,8 kg. Le HPC est enregistré et comparé à la valeur cible possible de 1 000.
- Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.
3. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:
- 3.1. Collision de jambe factice sur le pare-chocs
- Un des essais suivants doit être effectué:
- a) Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 19,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 170 g.
- En outre, le constructeur peut choisir des largeurs d'essai des pare-chocs allant jusqu'à 264 mm au total, où l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 250 g.
- b) Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.

3.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact allant jusqu'à 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné est comparée à un maximum possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est comparé à un maximum possible de 300 Nm.

Cet essai est réalisé à des fins de suivi uniquement et ses résultats sont intégralement enregistrés.

3.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur la face supérieure du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 3,5 kg. Le HPC doit respecter les exigences du point 3.5.

3.4. Collision de tête factice d'adulte sur la face supérieure du capot

L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h avec un élément de frappe de 4,5 kg. Le HPC doit respecter les exigences du point 3.5.

3.5. Le HPC enregistré ne dépasse pas 1 000 sur la moitié de la surface d'essai de la tête factice d'enfant et, en outre, ne dépasse pas 1 000 sur les 2/3 des surfaces d'essai combinées des têtes factices d'enfant et d'adulte. Le HPC pour les surfaces restantes ne dépasse pas 1 700 pour les deux têtes factices.

4. Les essais suivants doivent être réalisés sur les véhicules:

4.1. un essai de référence pour déterminer le point de déclenchement du système d'antiblocage des freins (ABS);

4.2. un essai pour vérifier que le fonctionnement du système d'assistance au freinage permet d'obtenir effectivement la décélération maximale du véhicule.

5. Les essais suivants doivent être réalisés sur les systèmes de protection frontale:

5.1. l'un des essais sur jambe factice visés au point 5.1.1 ou 5.1.2 doit être réalisé:

5.1.1. Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale

Tous les essais sont effectués à une vitesse d'impact de 40 km/h.

5.1.1.1. Pour un système de protection frontale réceptionné en vue de l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de la section 2, l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 21,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 200 g.

5.1.1.2. Pour un système de protection frontale réceptionné en vue de l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de la section 3, l'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 19,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 6,0 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 170 g.

5.1.1.3. Pour un système de protection frontale réceptionné uniquement en vue de l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3, les conditions d'essai définies aux points 5.1.1.1 et 5.1.1.2 peuvent être remplacées par les conditions d'essai définies soit au point 5.1.1.3.1, soit au point 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 24,0°, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou ne dépasse pas 7,5 mm et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia ne dépasse pas 215 g.

5.1.1.3.2. Deux essais sont réalisés, l'un étant effectué sur le véhicule équipé du système de protection frontale, le second sur le véhicule non équipé du système de protection frontale. Les deux essais sont réalisés en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière de réception. Les valeurs pour l'angle maximal de flexion dynamique du genou, le déplacement dynamique maximal en cisaillement du genou et l'accélération mesurée à l'extrémité supérieure du tibia sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale.

- 5.1.2. Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale
- Tous les essais sont effectués à une vitesse d'impact de 40 km/h.
- 5.1.2.1. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 510 Nm.
- 5.1.2.2. Pour un système de protection frontale réceptionné uniquement en vue de l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3, les conditions d'essai définies au point 5.1.2.1 peuvent être remplacées par les conditions d'essai définies soit au point 5.1.2.2.1, soit au point 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. La somme instantanée des forces d'impact en fonction du temps ne dépasse pas 9,4 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Deux essais sont réalisés, l'un étant effectué sur le véhicule équipé du système de protection frontale, le second sur le véhicule non équipé du système de protection frontale. Les deux essais sont réalisés en des lieux équivalents convenus avec l'autorité compétente en matière de réception. Les valeurs pour la somme instantanée des forces d'impact et le moment de flexion sur l'élément de frappe sont enregistrées. Dans chaque cas, la valeur enregistrée pour le véhicule équipé du système de protection frontale ne dépasse pas 90 % de la valeur enregistrée pour le véhicule sans système de protection frontale.
- 5.2. Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné, au sommet et au bas de l'élément de frappe, ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne devrait pas dépasser une valeur cible possible de 300 Nm. Les deux résultats sont enregistrés à des fins de suivi.
- 5.3. Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille sur le système de protection frontale
- L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 35 km/h et utilise comme élément de frappe une tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille de 3,5 kg. Le HPC, calculé à partir de la résultante de l'accélération en fonction du temps, ne doit en aucun cas dépasser 1 000.
6. Dispositions relatives à la construction et à l'installation des systèmes de protection frontale
- 6.1. Les exigences ci-après s'appliquent à la fois aux systèmes de protection frontale montés sur des véhicules neufs et aux systèmes de protection frontale à fournir en tant qu'entités techniques distinctes destinées à être installées sur des véhicules spécifiques.
- 6.1.1. Les composants du système de protection frontale sont conçus de telle sorte que toutes les surfaces rigides pouvant être touchées par une sphère de 100 mm de diamètre aient un rayon de courbure minimal de 5 mm.
- 6.1.2. La masse totale du système de protection frontale, y compris tous les supports et fixations, ne doit pas dépasser 1,2 % de la masse maximale du véhicule pour lequel le système est conçu, avec un maximum de 18 kg.
- 6.1.3. Lorsqu'un système de protection frontale est monté sur un véhicule, sa hauteur ne doit pas dépasser de plus de 50 mm celle de la ligne de référence du bord avant du capot.
- 6.1.4. Le système de protection frontale ne doit pas augmenter la largeur du véhicule qui en est équipé. Si la largeur totale du système de protection frontale est supérieure à 75 % de la largeur du véhicule, ses extrémités doivent être rabattues vers la surface extérieure afin de réduire le risque d'accrochage. Cette exigence est considérée comme respectée si le système de protection frontale est renforcé ou intégré dans la carrosserie ou si son extrémité est rabattue pour qu'elle ne puisse pas être touchée par une sphère de 100 mm de diamètre et que l'espace entre l'extrémité du système et la partie adjacente de la carrosserie ne dépasse pas 20 mm.
- 6.1.5. Sous réserve des dispositions du point 6.1.4, l'espace entre les composants du système de protection frontale et la surface extérieure sous-jacente ne doit pas dépasser 80 mm. Il n'est pas tenu compte de points localisés de rupture dans le profil général de la carrosserie sous-jacente (tels que des ouvertures de grilles, des prises d'air, etc.).
- 6.1.6. En tout point de la largeur du véhicule, et cela afin de préserver les avantages que procure le pare-chocs du véhicule, l'écartement entre la partie la plus avancée du pare-chocs et la partie la plus avancée du système de protection frontale ne doit pas dépasser 50 mm.
- 6.1.7. Le système de protection frontale ne doit pas réduire de manière significative l'efficacité du pare-chocs. Cette exigence est considérée comme respectée s'il n'y a pas plus de deux composants verticaux et s'il n'y a aucun composant horizontal du système de protection frontale qui recouvre le pare-chocs.

- 6.1.8. Le système de protection frontale ne doit pas être incliné vers l'avant par rapport à la verticale. Les parties supérieures du système de protection frontale ne doivent pas dépasser de plus de 50 mm vers le haut ou vers l'arrière (vers le pare-brise) par rapport à la ligne de référence du bord avant du capot telle qu'elle apparaît lorsque le système de protection frontale est démonté.
 - 6.1.9. Le montage d'un système de protection frontale ne peut compromettre le respect des exigences relatives à la réception par type des véhicules.
 7. Par dérogation aux sections 2, 3 et 5, l'autorité de réception compétente peut considérer que les exigences relatives aux essais qui y sont définis sont satisfaites par tout essai équivalent réalisé selon les exigences d'un autre essai prévu par la présente annexe.
-

ANNEXE II

Modèles de fiches de renseignements devant être fournies par le constructeur

Partie 1

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Partie 2

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

Partie 3

Fiche de renseignements relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

PARTIE 1

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes ont des fonctions à commande électronique, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

1.6. Emplacement et disposition du moteur:

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie:

9.2. Matériaux utilisés et modes de construction:

9.2.3. Protection des piétons

9.2.3.1. Une description détaillée comprenant des photographies et/ou dessins du véhicule en ce qui concerne la structure, les dimensions, les lignes de référence significatives et les matériaux constitutifs de la partie frontale du véhicule (intérieur et extérieur) est fournie. Cette description contient des précisions sur tout système de protection active installé.

PARTIE 2

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale.

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ^(b) ⁽¹⁾:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule ^(c):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DE CONSTRUCTION DU VÉHICULE

1.1. Photographies et/ou dessins d'un véhicule représentatif:

2. MASSES ET DIMENSIONS (en kg et mm) (références aux dessins le cas échéant)

2.8. Masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur:

2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux (maximum et minimum):

9. CARROSSERIE

9.1. Type de carrosserie:

9.24. Système de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

- 9.24.2. Dessins et/ou photographies, le cas échéant, des éléments tels que les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, les éléments décoratifs, les insignes, emblèmes, renforcements, ainsi que toute autre saillie et toute partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple les dispositifs d'éclairage). Dans les cas où les composants énumérés dans la première phrase ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins de documentation, par des photographies, accompagnées si nécessaire des dimensions et/ou d'un texte:
- 9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:
- 9.24.4. Dessin des pare-chocs:
- 9.24.5. Dessin de la ligne de plancher à l'avant du véhicule:

PARTIE 3

MODÈLE

Fiche de renseignements n° ... relative à la réception CE par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

Les informations figurant ci-après sont, le cas échéant, fournies en triple exemplaire et sont accompagnées d'une liste des éléments inclus. Les dessins éventuels sont fournis à une échelle appropriée et avec suffisamment de détails en format A4 ou sur un dépliant de ce format. Les photographies, s'il y en a, montrent suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances sont fournies.

0. GÉNÉRALITÉS

0.1. Marque (raison sociale du constructeur):

0.2. Type:

0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):

0.5. Nom et adresse du constructeur:

0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:

0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:

0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

1. DESCRIPTION DU DISPOSITIF

1.1. Description technique détaillée (y compris des photographies ou des dessins):

1.2. Instructions d'assemblage et de montage, y compris couples requis:

1.3. Liste des types de véhicules sur lesquels il peut être installé:

1.4. Restrictions éventuelles d'utilisation et conditions de montage:

(^b) Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique distincte couverts par la présente fiche de renseignements, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

(^c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, section A, de 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) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(¹) Biffer les mentions inutiles (il peut arriver que rien ne doive être biffé, lorsqu'il y a plus d'une réponse possible).

ANNEXE III

Modèles de fiches de réception CE par type

Partie 1

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Partie 2

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

Partie 3

Fiche de réception CE par type pour la réception par type d'un système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

PARTIE 1

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.4. Catégorie de véhicule ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

1. Informations complémentaires (le cas échéant) (voir addendum)
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

⁽⁴⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de 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) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

5. Remarques (le cas échéant) (voir addendum):
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons en application du règlement (CE) n° 78/2009

1. Informations complémentaires
- 1.1. Brève description de la structure, des dimensions, des formes et des matériaux constitutifs du type de véhicule:
- 1.2. Emplacement du moteur: à l'avant/à l'arrière/au milieu ⁽¹⁾
- 1.3. Transmission: traction avant/traction arrière ⁽¹⁾
- 1.4. Masse du véhicule soumis aux essais [telle que définie conformément à l'annexe I, point 1.7, du règlement (CE) n° 78/2009]:
- Essieu avant:
 - Essieu arrière:
 - Total:
- 1.5. Résultats des essais selon les exigences définies à l'annexe I du règlement (CE) n° 78/2009:
- 1.5.1. Résultats des essais visés à la section 2:

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	..... kN	⁽²⁾
	Moment de flexion	..... Nm	⁽²⁾
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC dans la zone A [12 résultats ⁽³⁾]		
	Valeurs HPC dans la zone B [6 résultats ⁽³⁾]		
Collision de tête factice d'adulte (4,8 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC [5 résultats ⁽³⁾]		⁽²⁾

⁽¹⁾ En fonction des valeurs indiquées dans l'annexe I, section 2, du règlement (CE) n° 78/2009.

⁽²⁾ À des fins de suivi uniquement.

⁽³⁾ Conformément à (la législation d'application de) la Commission.

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

1.5.2. Résultats des essais visés à la section 3:

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/ Échec ⁽¹⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du capot	Somme des forces d'impact	..... kN	⁽²⁾
	Moment de flexion	..... Nm	⁽²⁾
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC [9 résultats ⁽³⁾]		
Collision de tête factice d'adulte (4,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC [9 résultats ⁽³⁾]		

⁽¹⁾ En fonction des valeurs indiquées dans l'annexe I, section 3, du règlement (CE) n° 78/2009.

⁽²⁾ À des fins de suivi uniquement.

⁽³⁾ Conformément à (la législation d'application de) la Commission.

Remarques (par exemple: valable pour les véhicules à conduite à gauche et à droite)

1.5.3. Exigences visées à la section 4:

Caractéristiques du système d'assistance au freinage fourni ⁽¹⁾ .	
Remarques ⁽²⁾ :	

⁽¹⁾ Veuillez donner des précisions sur le mode de fonctionnement du système.

⁽²⁾ Veuillez donner des précisions sur les essais effectués pour vérifier le système.

PARTIE 2

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
 - 0.2.1. Dénomination(s) commerciale(s) (le cas échéant):
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le véhicule ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.4. Catégorie de véhicule ⁽⁴⁾:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE par type:
- 0.8. Adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

⁽⁴⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de 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) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

SECTION II

1. Informations complémentaires (le cas échéant): voir addendum
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:
4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Remarques (le cas échéant): voir addendum
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un véhicule en ce qui concerne le montage d'un système de protection frontale en application du règlement (CE) n° 78/2009

1. Informations complémentaires, le cas échéant:
2. Remarques:
3. Résultats des tests selon les exigences définies à l'annexe I, section 5, du règlement (CE) n° 78/2009

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (pour le suivi uniquement)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur le système de protection frontale	Valeurs HPC (au moins 3 valeurs)		

PARTIE 3

MODÈLE

format maximal: A4 (210 × 297 mm)

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

Cachet de l'autorité compétente en matière de réception CE par type

Communication concernant:

- la réception CE par type ⁽¹⁾
- l'extension de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le refus de la réception CE par type ⁽¹⁾
- le retrait de la réception CE par type ⁽¹⁾

d'un type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte

en application du règlement (CE) n° 78/2009 du Parlement européen et du Conseil, tel que mis en œuvre par

modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° .../... ⁽²⁾

Numéro de réception CE par type:

Motif de l'extension:

SECTION I

- 0.1. Marque (raison sociale du constructeur):
- 0.2. Type:
- 0.3. Moyen d'identification du type, s'il est indiqué sur le système de protection frontale ⁽³⁾:
 - 0.3.1. Emplacement de ce marquage:
- 0.5. Nom et adresse du constructeur:
- 0.7. Emplacement et mode d'apposition de la marque de réception CE:
- 0.8. Nom(s) et adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Nom et adresse du mandataire du constructeur (le cas échéant):

SECTION II

1. Informations complémentaires: voir addendum
2. Service technique chargé d'effectuer les essais:
3. Date du procès-verbal d'essai:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ Veuillez insérer le numéro du règlement modificatif.

⁽³⁾ Si le moyen d'identification du type contient des caractères n'intéressant pas la description des types de véhicule, de composant ou d'entité technique couverts par la présente fiche, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (exemple ABC??123??).

4. Numéro du procès-verbal d'essai:
5. Remarques (le cas échéant): voir addendum
6. Lieu:
7. Date:
8. Signature:

Annexes: Dossier de réception.
Procès-verbal d'essai.

Addendum à la fiche de réception CE par type n° ... relative à la réception par type d'un
type de système de protection frontale à fournir comme entité technique distincte en
application du règlement (CE) n° 78/2009

1. Informations complémentaires
 - 1.1. Méthode de fixation:
 - 1.2. Instructions d'assemblage et de montage:
 - 1.3. Liste des véhicules sur lesquels le système de protection frontale peut être monté, restrictions éventuelles d'utilisation et conditions requises pour le montage:
.....
2. Remarques:
3. Résultats des essais selon les exigences définies à l'annexe I, section 5, du règlement (CE) n° 78/2009

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le système de protection frontale — 3 positions d'essai (si essai effectué)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	..... Nm	
Collision de haut de jambe factice sur le bord avant du système de protection frontale — 3 positions d'essai (pour le suivi uniquement)	Somme des forces d'impact	..... kN	
	Moment de flexion	Nm	
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur le système de protection frontale	Valeurs HPC (au moins 3 valeurs)		

ANNEXE IV

MARQUE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

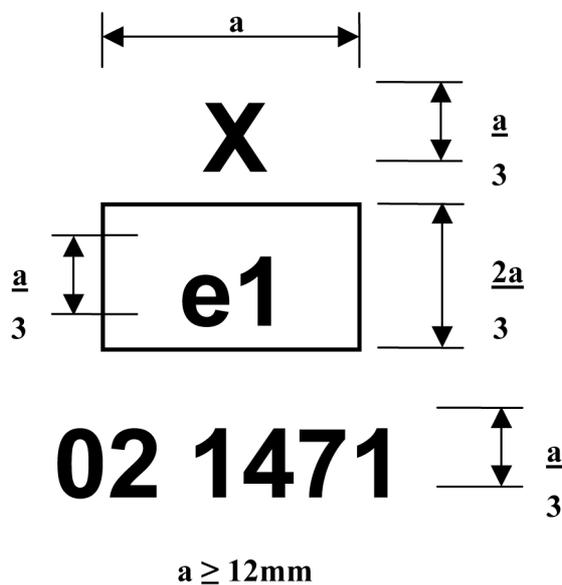
1. Cette marque est composée:
 - 1.1. d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre minuscule «e» suivie du numéro ou du groupe de lettres distinctif de l'État membre ayant accordé la réception CE par type:

—	1	pour l'Allemagne
—	2	pour la France
—	3	pour l'Italie
—	4	pour les Pays-Bas
—	5	pour la Suède
—	6	pour la Belgique
—	7	pour la Hongrie
—	8	pour la République tchèque
—	9	pour l'Espagne
—	11	pour le Royaume-Uni
—	12	pour l'Autriche
—	13	pour le Luxembourg
—	17	pour la Finlande
—	18	pour le Danemark
—	19	pour la Roumanie
—	20	pour la Pologne
—	21	pour le Portugal
—	23	pour la Grèce
—	24	pour l'Irlande
—	26	pour la Slovénie
—	27	pour la Slovaquie
—	29	pour l'Estonie
—	32	pour la Lettonie
—	34	pour la Bulgarie
—	36	pour la Lituanie
—	49	pour Chypre
—	50	pour Malte
 - 1.2. à proximité du rectangle, du «numéro de réception de base» contenu dans la partie 4 du numéro de réception par type visé à l'annexe VII de la directive 2007/46/CE, précédé des deux chiffres indiquant le numéro séquentiel attribué à la dernière modification technique majeure du présent règlement à la date où la réception CE par type a été accordée. Le numéro séquentiel pour le présent règlement est 02;
 - 1.3. des lettres supplémentaires suivantes, situées au-dessus du rectangle:
 - 1.3.1. «A» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné conformément aux exigences de l'annexe I, point 5.1.1.1, et convient à l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de l'annexe I, section 2;
 - 1.3.2. «B» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné conformément aux exigences de l'annexe I, point 5.1.1.2, et convient à l'équipement de véhicules qui répondent aux exigences de l'annexe I, section 3;

- 1.3.3. «X» pour indiquer que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte, pour l'essai de collision de jambe factice, des dispositions prévues à l'annexe I, point 5.1.1.3 ou 5.1.2.2, et ne convient que pour l'équipement de véhicules qui ne répondent ni aux exigences de la section 2, ni à celles de la section 3 de l'annexe I;
 - 1.4. la marque de réception CE par type est clairement lisible, indélébile et apparaît clairement une fois placée sur le véhicule;
 - 1.5. un exemple de la marque de réception figure dans l'appendice de la présente annexe.
-

Appendice

Exemple de marque de réception CE par type



Le dispositif portant la marque de réception CE par type présentée ci-dessus est un système de protection frontale, réceptionné en Allemagne (e1) conformément au présent règlement (02), sous le numéro de réception de base 1471.

La lettre «X» indique que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte, pour l'essai de collision de jambe factice, des dispositions prévues soit au point 5.1.1.3, soit au point 5.1.2.2 de l'annexe I.

ANNEXE V

Modifications apportées à la directive 2007/46/CE

La directive 2007/46/CE est modifiée comme suit:

1) À l'annexe I, la section 9.24 est remplacée par le texte suivant:

«9.24. Systèmes de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

9.24.2. Dessins et/ou photographies, le cas échéant, des éléments tels que les grilles de prise d'air, les grilles de radiateur, les éléments décoratifs, les insignes, emblèmes, renforcements, ainsi que toute autre saillie et toute partie de la surface extérieure pouvant être considérée comme essentielle (par exemple les dispositifs d'éclairage). Dans les cas où les composants énumérés dans la première phrase ne sont pas essentiels, ils peuvent être remplacés, à des fins de documentation, par des photographies, accompagnées si nécessaire des dimensions et/ou d'un texte:

9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:

9.24.4. Dessin des pare-chocs:

9.24.5. Dessin de la ligne de plancher à l'avant du véhicule:»

2) À l'annexe III, partie I, point A, la section 9.24 est remplacée par le texte suivant:

«9.24. Systèmes de protection frontale

9.24.1. Vue d'ensemble (dessins ou photographies) montrant la position et la fixation des systèmes de protection frontale:

9.24.3. Données exhaustives sur les raccords nécessaires et instructions complètes de montage, y compris exigences en matière de couple:»

3) L'annexe IV est modifiée comme suit:

a) Dans la partie I:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58. Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 1	X				X							
-----------------------------	---------------------------	------------------------	---	--	--	--	---	--	--	--	--	--	--	--

ii) La note 7 de bas de page est supprimée.

iii) Le point 60 est supprimé.

b) Dans l'appendice:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58. Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	L 35 du 4.2.2009, p. 1	s.o. (*)
-----------------------------	---------------------------	------------------------	----------

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux exigences du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.

4) À l'annexe VI, l'appendice est modifié comme suit:

a) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009»		
------	------------------------	----------------------------	--	--

b) Le point 60 est supprimé.

5) L'annexe XI est modifiée comme suit:

a) Dans l'appendice 1:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	X	s.o. (*)							
------	------------------------	---------------------------	---	----------	--	--	--	--	--	--	--

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.

b) Dans l'appendice 2:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009	s.o.			s.o.»							
------	------------------------	---------------------------	------	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--

ii) Le point 60 est supprimé.

c) Dans l'appendice 3:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009									X»
------	------------------------	---------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	----

ii) Le point 60 est supprimé.

d) Dans l'appendice 4:

i) Le point 58 est remplacé par le texte suivant:

«58.	Protection des piétons	Règlement (CE) n° 78/2009				s.o. (*)						
------	------------------------	---------------------------	--	--	--	----------	--	--	--	--	--	--

(*) Tout système de protection frontale fourni avec le véhicule est conforme aux dispositions du règlement (CE) n° 78/2009, reçoit un numéro de réception par type et porte une marque en conséquence.»

ii) Le point 60 est supprimé.