



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.10.2007

COM(2007)560 final

2007/0201(COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

{SEC(2007)1244}

{SEC(2007)1245}

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. Contexte de la proposition

Motivation et objectifs de la proposition

L'objectif de la présente proposition est de renforcer les exigences communautaires visant à améliorer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur.

Ces exigences sont actuellement fixées par la directive 2003/102/CE⁽¹⁾. En application des dispositions de l'article 5 de cette directive, une étude a été réalisée sur la faisabilité de certaines exigences prévues dans le cadre de la deuxième phase de la directive et sur l'utilisation éventuelle de systèmes de sécurité active. L'étude a conclu que ces exigences n'étaient pas réalisables.

La Commission propose donc un nouveau règlement qui constituera la base pour une combinaison d'exigences réalisables et de systèmes de sécurité active. L'avantage de cette approche réside dans le fait qu'un règlement est directement applicable dans toute l'UE, qu'il ne nécessite pas de transposition en droit national et qu'il fournit un ensemble unique de règles aux entreprises et aux autorités chargées de la réception.

La directive 2005/66/CE du 26 octobre 2005 relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale prévoit en outre un contrôle de l'utilisation de ces systèmes ainsi que des niveaux de protection des usagers vulnérables de la route en cas de collision avec des véhicules qui en sont équipés. La Commission propose donc de combiner les exigences de cette directive et de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons.

Contexte général

Le 21 décembre 2000, la Commission a adopté une communication envisageant la possibilité de faire appel à un engagement volontaire de l'industrie pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route contre les blessures résultant d'une collision avec un véhicule à moteur. Dans cette communication, la Commission a accepté de mener des discussions avec l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) afin d'obtenir un tel engagement et, parallèlement, d'entamer des négociations avec l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et avec l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA).

Dans une communication⁽²⁾ adoptée le 11 juillet 2001, la Commission a présenté au Conseil et au Parlement européen l'engagement pris par l'ACEA en matière de protection des piétons. Cet engagement comprenait une série d'essais visant à améliorer la construction des structures frontales des véhicules à moteur ainsi qu'un certain nombre de mesures supplémentaires de sécurité active et passive également de nature à renforcer la protection des piétons. Ces mesures concernaient les points suivants: l'équipement de tous les véhicules à moteur de

¹ JO L 321 du 6.12.2003, p. 15

² JO C 261 du 30.10.2003, p. 576, COM(2001)389 final.

systèmes de freinage antiblocage (ABS) et de systèmes d'éclairage de jour (DRL), l'introduction future de systèmes avancés de sécurité active issus des nouvelles technologies et une interdiction volontaire de la vente de pare-buffles rigides. Depuis lors, l'Association des constructeurs japonais d'automobiles (JAMA) et l'Association des constructeurs coréens d'automobiles (KAMA) ont pris des engagements similaires à celui de l'ACEA; il en résulte qu'aujourd'hui, 99 % des constructeurs se sont engagés de la même manière.

Dans sa communication de juillet 2001, la Commission a annoncé qu'elle déciderait soit d'accepter l'engagement de l'industrie en adoptant une recommandation, soit de proposer un texte législatif dans le domaine de la protection des piétons après avoir consulté le Parlement européen et le Conseil.

Tant le Parlement européen que le Conseil ont réservé un accueil favorable aux principaux éléments de l'engagement de l'industrie en ce qui concerne les mesures destinées à améliorer la conception des faces avant des véhicules.

Le Parlement européen, dans sa résolution du 13 juin 2002, s'est prononcé en faveur d'une directive «cadre» fixant les dates de mise en œuvre, les objectifs à atteindre et la méthode permettant de contrôler leur réalisation. En conséquence, la Commission a accepté de proposer une législation cadre basée sur les modalités pertinentes des engagements.

Cette proposition législative a fait l'objet d'une procédure de codécision qui a abouti à la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Suite à cette directive et en accord avec les souhaits exprimés par le Conseil et le Parlement européen, la Commission a proposé des mesures pour le contrôle des systèmes de protection frontale. Celles-ci ont été publiées dans la directive 2005/66/CE. Il apparaît maintenant approprié d'aligner étroitement cette directive sur toute proposition de modification de la directive relative à la protection des piétons en introduisant les dispositions nécessaires dans le règlement proposé.

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Les dispositions en vigueur sont celles de la directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route. L'étude réalisée en application de l'article 5 de la directive précitée pour déterminer la faisabilité de la mise en œuvre des exigences de la deuxième phase a révélé que ces exigences n'étaient pas réalisables. La présente proposition s'appuie sur les exigences déjà en vigueur et y apporte des modifications visant à en assurer la faisabilité.

La directive 2005/66/CE relative à l'utilisation de systèmes de protection frontale prévoit le contrôle de ces systèmes, qu'ils soient montés d'origine ou commercialisés comme pièces détachées. La présente proposition combine ces exigences avec celles qui visent à assurer la protection des piétons et garantit ainsi la cohérence des mesures de protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route.

Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union

La présente proposition est tout à fait conforme à l'objectif de diminuer le nombre de tués sur les routes, ainsi que le prévoit le Livre blanc de la Commission sur la politique européenne des transports.

2. Consultation des parties intéressées et analyse d'impact

Consultation des parties intéressées

Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants

Les consultations ont toutes porté exclusivement sur la modification des spécifications relatives à la deuxième phase de la directive sur la protection des piétons, étant donné qu'il est prévu de reprendre telles quelles les exigences en matière de systèmes de protection frontale.

Une réunion de consultation a été organisée avec des représentants des constructeurs automobiles européens, japonais et coréens. Les discussions ont porté sur les exigences de la deuxième phase de la directive actuelle et sur les mesures considérées comme nécessaires pour garantir des solutions réalisables pouvant être respectées.

Une consultation publique sur l'internet a été organisée en juin et juillet 2005. La Commission a reçu 17 réponses qui peuvent être consultées à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/comm/entreprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/consultation_phase_II/contributions.htm.

Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte

Globalement, les résultats de la consultation ont montré que la présente proposition pouvait être acceptée par pratiquement toutes les parties parce qu'elle est réalisable et qu'elle permet de garantir le niveau de sécurité souhaité aux usagers vulnérables de la route.

Les aspects soulevés dans les réponses données dans le cadre de la consultation sur l'internet ont été pris en compte dans la présente proposition ou seront intégrés dans la législation d'application.

Une présentation plus complète des réponses figure dans l'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition.

Obtention et utilisation d'expertise

Domaines scientifiques/d'expertise concernés

Analyse de la construction des véhicules ainsi que des statistiques sur les accidents et les blessures dus aux véhicules automobiles.

Méthodologie utilisée

Analyse des données sur les blessures provenant de bases de données sur les accidents et simulation des résultats de différents scénarios en ce qui concerne la vitesse et la zone d'impact en cas de choc entre un véhicule et un usager vulnérable de la route.

Principales organisations/principaux experts consultés

Le «Transport Research Laboratory» (TRL - Laboratoire de recherche sur les transports) au Royaume-Uni.

Résumé des avis reçus et pris en considération

Le rapport du TRL a souligné la nécessité de réviser certaines exigences de la directive actuelle afin d'assurer leur faisabilité et a recommandé d'ajouter aux exigences prévues par la législation l'utilisation d'un système de sécurité active permettant d'améliorer le niveau de sécurité pour les usagers vulnérables de la route.

Moyens utilisés pour mettre les résultats de l'expertise à la disposition du public

Le rapport du TRL, qui contient un examen détaillé des avantages de l'assistance au freinage, est disponible sur le site Web suivant:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>

Analyse d'impact

Les options suivantes n'ont pas été envisagées dans l'analyse d'impact:

(1) Législation des États membres

La directive actuelle fait partie de l'ensemble du système de réception par type des véhicules qui a établi l'harmonisation complète de la législation relative à la construction des véhicules à l'échelon de l'UE. Ce système de réception par type est en place depuis 1970 pour garantir le fonctionnement correct du marché intérieur de l'industrie automobile, tout en assurant la sécurité et la qualité en matière de construction des véhicules.

Si la directive était abrogée, les États membres seraient libres d'adopter leur propre législation dans ce domaine. Le fonctionnement du marché intérieur en serait affecté et la libre circulation des véhicules ne serait plus garantie.

C'est la raison pour laquelle il n'est pas proposé d'abroger la législation.

(2) Recours à un accord volontaire

Il faut rappeler que la directive a été adoptée pour répondre à une demande expresse formulée par le Parlement et le Conseil à la suite de l'examen d'un document consultatif présenté par la Commission concernant un accord volontaire antérieur dans le domaine de la protection des piétons. À la suite de cette demande, le corps de l'accord volontaire a été repris dans la directive actuelle. En outre, toujours à la demande des législateurs, l'interdiction volontaire des «pare-buffles» a également été incorporée dans une directive⁽³⁾.

Il n'a dès lors pas paru approprié de conclure un nouvel accord volontaire dans ce domaine.

Les options suivantes ont été examinées lors de l'analyse d'impact:

(3) Maintien de la directive actuelle

Une approche envisageable aurait été de ne rien faire pour modifier les spécifications de la phase II et de proposer éventuellement un délai supplémentaire pour la mise en œuvre. Toutefois, la Commission ne peut ignorer le fait que les exigences relatives à la phase II de la directive actuelle ont été considérées comme non réalisables et qu'un délai supplémentaire ne fera pas nécessairement évoluer les choses en la matière. Il appartient donc à la Commission de prendre les mesures indispensables et adéquates afin de modifier ces exigences et d'apporter les garanties requises en ce qui concerne la question de la faisabilité⁽⁴⁾.

L'option du maintien de la directive actuelle n'a donc pas été retenue. La directive actuelle sert toutefois de base de référence pour les comparaisons des avantages respectifs présentés par d'autres options.

(4) Acceptation d'une proposition de l'industrie

Suite à l'examen des questions de faisabilité, l'industrie a proposé le maintien des exigences de la phase I en lieu et place des exigences de la phase II ainsi que l'utilisation obligatoire du système d'assistance au freinage. Cette option a été étudiée et finalement rejetée, car la Commission était d'avis qu'une plus grande rigueur était possible en ce qui concerne certaines exigences passives. Les résultats potentiels du choix de cette option sont néanmoins retenus comme élément de comparaison avec l'option finale.

(5) Modification des seules exigences de sécurité passive.

Une proposition visant à modifier uniquement les exigences actuelles pour les rendre réalisables sur le plan technique garantirait une amélioration des faces avant des véhicules. Il est cependant admis qu'il en résulterait une diminution du niveau de sécurité attendu, ce qui est contraire aux exigences de l'article 5 de la directive actuelle. Par conséquent, vu que cette option ne serait pas à même d'offrir «au moins le même niveau de protection que les dispositions actuelles», elle n'a pas été examinée plus avant.

³ 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 et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil, JO L 309 du 25.11.2005, p. 37.

⁴ Voir la directive 2003/102/CE, article 5.

(6) Modification de la directive actuelle en ce qui concerne les exigences de la phase II et combinaison avec une mesure de sécurité active afin d'assurer les niveaux de sécurité requis.

Il a été établi et accepté que les exigences actuelles n'étaient pas réalisables et qu'elles devaient être modifiées. Le rapport du TRL a examiné et évalué l'utilisation d'un système d'assistance au freinage en combinaison avec une modification des exigences passives actuelles. En vertu de l'article 5 de la directive en vigueur, la Commission est aujourd'hui tenue de présenter une proposition «offrant au moins le même niveau de protection que les dispositions actuelles». Les conclusions du rapport indiquent que la combinaison proposée de mesures passives modifiées et de nouvelles mesures actives permettrait d'offrir aux usagers vulnérables de la route un niveau de sécurité sensiblement amélioré dépassant les exigences actuelles.

C'est dès lors cette option qui a été retenue dans la présente proposition.

3. Éléments juridiques de la proposition

Résumé des mesures proposées

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive-cadre relative à la réception par type des véhicules à moteur.

Base juridique

Article 95 du traité.

Principe de subsidiarité

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être atteints de manière suffisante par les États membres car le règlement proposé fera partie du système de réception par type des véhicules dans l'UE.

Une action communautaire permettra de mieux réaliser les objectifs de la proposition car elle évitera les entraves aux échanges entre les États membres qui surgiraient autrement. L'utilisation et la mise en œuvre actuelles du système de réception par type des véhicules dans l'Union européenne démontrent l'acceptation générale et la valeur d'un tel système dans le contexte européen. Ce système fournit des exigences claires pour la construction des véhicules permettant d'améliorer leur niveau de sécurité d'une manière uniforme et acceptée.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

Principe de proportionnalité

La proposition est conforme au principe de proportionnalité puisqu'elle se limite à ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif d'assurer la sécurité des usagers vulnérables de la route.

Le rapport du TRL contient une analyse coût-bénéfice montrant que la proposition apporte des avantages considérables à la société dans son ensemble.

Choix des instruments

Instrument proposé: règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante:

Le recours à un règlement est jugé approprié car il garantit le respect rapide des obligations, tout en ne nécessitant pas de transposition dans la législation des États membres.

4. Incidence budgétaire

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget communautaire.

5. Informations supplémentaires

Simulation, phase pilote et période transitoire

La proposition prévoit plusieurs périodes transitoires afin d'accorder suffisamment de temps aux constructeurs pour adapter leurs processus de conception et de production des véhicules.

Simplification

La proposition prévoit la simplification des procédures administratives pour les autorités nationales et la Commission.

S'agissant d'un règlement, aucune transposition dans la législation nationale n'est nécessaire.

Retrait de dispositions législatives en vigueur

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation des directives 2003/102/CE et 2005/66/CE.

Clause de réexamen/révision/suppression automatique

La proposition inclut des clauses de réexamen afin de garantir la continuité des niveaux de sécurité à l'avenir.

Espace économique européen

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route

(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⁽⁵⁾,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁽⁶⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité⁽⁷⁾,

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, doivent 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 [.../.../CE] du Parlement européen et du Conseil du [date] établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules (directive-cadre)⁽⁸⁾.
- (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 volume inutile de législation dans les États membres. 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 et modifiant la directive

⁵ JO C

⁶ JO C

⁷ JO C

⁸ [Proposition de nouvelle «directive-cadre» actuellement en cours d'adoption. COM(2003)418 et COM(2004)738.]

70/156/CEE du Conseil⁽⁹⁾, 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 et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil⁽¹⁰⁾, 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, doivent 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.

- (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 cette 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 a démontré que les exigences en matière de protection des piétons pouvaient être améliorées de façon significative en utilisant une combinaison de mesures passives et actives assurant un niveau de protection plus élevé que les dispositions en vigueur jusqu'alors. En particulier, l'utilisation d'un système de sécurité active d'«assistance au freinage», associée à une modification des exigences en matière de sécurité passive, améliorera sensiblement le niveau de protection offert. Il convient dès lors de prévoir l'installation obligatoire de systèmes d'assistance au freinage sur les véhicules automobiles neufs.
- (6) Les véhicules équipés de systèmes anticollision ne doivent pas être soumis à certaines des exigences prévues par le présent règlement, pour autant qu'ils sont en mesure d'éviter les collisions avec des piétons plutôt que de simplement limiter les conséquences de telles collisions.
- (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 n'excède pas 2 500 kg, mais aussi, après une certaine période transitoire, aux véhicules des catégories M₁ et N₁ 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, doivent être en mesure de le faire, à condition que les mesures d'exécution requises soient déjà en vigueur.
- (9) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement doivent 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⁽¹¹⁾.

⁹ JO L 321 du 6.12.2003, p.15.

¹⁰ JO L 309 du 25.11. 2005, p. 37.

¹¹ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (10) Il convient, en particulier, de conférer à la Commission le pouvoir d'arrêter les modalités techniques de l'application des prescriptions relatives aux essais, aux performances des systèmes anticollision ainsi que des mesures d'exécution sur la base des résultats du suivi. Étant donné que ces mesures ont une portée générale et ont pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant par 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 doit être différée pendant une certaine durée après son entrée en vigueur.
- (12) Les objectifs du présent règlement, à savoir la réalisation du marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes concernant la protection des piétons, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres. En raison de l'ampleur de l'action requise, ces objectifs peuvent être mieux réalisés au niveau communautaire. Par conséquent, la Communauté peut adopter des mesures en application du principe de subsidiarité énoncé 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 ces objectifs,

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 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 de ces 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 M₁ tels que définis à l'article [3, paragraphe 11] et à l'annexe II, section A, de la directive [.../.../CE];

- (b) aux véhicules à moteur de la catégorie N_1 tels que définis à l'article [3, paragraphe 11] et à l'annexe II, section A, de la directive [.../.../CE] et sous réserve du paragraphe 2 du présent article;
 - (c) aux systèmes de protection frontale montés d'origine sur les véhicules visés aux points a) et b) ou commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes destinées à être installées sur ces types de véhicules.
2. Les sections 2 et 3 de l'annexe I ne sont pas applicables aux véhicules de la catégorie N_1 dans lesquels le «point R» de la position du conducteur se situe soit en avant de l'essieu avant, soit longitudinalement en arrière de moins de 1 000 mm par rapport à l'axe médian transversal de l'essieu avant.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, les définitions communes suivantes s'appliquent:

- (1) Le «montant A» désigne le support de toit le plus en avant et le plus extérieur s'étendant du châssis au toit du véhicule;
- (2) Le «système d'assistance au freinage» désigne un système qui aide le conducteur à obtenir la plus forte décélération possible dans des situations de freinage d'urgence;
- (3) Le «pare-chocs» désigne 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, destinée à protéger le véhicule en cas de collision frontale à vitesse réduite avec un autre véhicule;
- (4) Le «système de protection frontale» désigne 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, sont exclues de cette définition;
- (5) La «masse maximale» désigne la masse maximale en charge techniquement admissible déclarée par le constructeur conformément à l'annexe I, point 3.8, de la directive [.../.../CE];
- (6) Les «véhicules de catégorie N_1 dérivant de véhicules de catégorie M_1 » désignent les véhicules de catégorie N_1 et d'une masse maximale n'excédant pas 2 500 kg qui, à l'avant des montants A, ont la même structure générale et la même forme que les véhicules de catégorie M_1 préexistants.

Chapitre II

Obligations des constructeurs

Article 4

Obligations des constructeurs

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 agréé respectant les exigences de la section 4 de l'annexe I et qu'ils répondent aux exigences définies dans la section 2 ou 3 de l'annexe I.
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 dans la section 5 de l'annexe I.
3. Les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception toutes 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 commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes, les constructeurs communiquent aux autorités chargées de la réception toutes les informations utiles relatives aux spécifications et aux conditions d'essai de ces systèmes. Ces informations contiennent des données concernant les véhicules pour lesquels les systèmes ont été testés ainsi que des instructions de montage complètes.
5. En tant qu'entités techniques distinctes, les systèmes de protection frontale ne peuvent pas être 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 et d'instructions de montage claires. Ces instructions contiennent les prescriptions d'installation, y compris les modes de fixation, s'appliquant aux véhicules pour lesquels le système a été réceptionné, et doivent permettre le montage des composants concernés dans le respect des dispositions appropriées de la section 6 de l'annexe I.
6. La Commission arrête les mesures d'exécution fixant les dispositions techniques en vue de l'application des exigences définies à l'annexe I.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sont arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive [.../.../CE].

Article 5

Demande de réception CE par type

1. Lorsqu'il demande la réception CE 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 renseignement établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 1.

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

2. Lorsqu'il demande la réception CE 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 renseignement établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 2.

Le constructeur présente au service technique chargé d'effectuer les essais de réception 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 et des échantillons de matériel spécifiques utilisés.

3. Lorsqu'il demande la réception CE 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 renseignement établie conformément au modèle figurant à l'annexe II, partie 3.

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

Chapitre III

Obligations des autorités des États membres

Article 6

Octroi 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 conformément au système de numérotation exposé à l'annexe VII de la directive [.../.../CE].

Une autorité de réception ne doit pas attribuer le même numéro à un autre type de véhicule ou de système de protection frontale.

2. Aux fins du paragraphe 1, l'autorité chargée de la réception délivre la fiche de réception CE 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 en tant qu'entité technique distincte.

Article 7

Marque de réception CE par type pour les entités techniques distinctes

Tout système de protection frontale conforme au type réceptionné ayant été approuvé en tant qu'entité technique distincte porte une marque de réception CE d'entité technique distincte telle que définie à 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, doit être considérée comme une modification conformément à l'article [13] de la directive [.../.../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 15, paragraphe 2, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE ou la réception nationale 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 dérivant de la catégorie M₁, dont la masse maximale n'excède pas 2 500kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies aux sections 2 et 4 ou aux sections 3 et 4 de l'annexe I.
2. Avec effet à compter du [DATE *trente-trois mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M₁ ou de la catégorie N₁ dérivant de 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 4, 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 [.../.../CE], et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de ces véhicules.
3. Avec effet à compter du [DATE *cinquante-six mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE ou la réception nationale 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 3;
- (c) véhicules de la catégorie N₁ dérivant 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 3 et 4;
4. Avec effet à compter du [DATE *soixante mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], dans le cas des nouveaux véhicules de la catégorie M₁ ou de la catégorie N₁ dérivant de M₁, dont la masse maximale n'excède pas 2 500kg, et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies aux sections 2 et 4 ou aux sections 3 et 4 de l'annexe I, 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 [.../.../CE], et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de ces véhicules.
5. Avec effet à compter du [DATE *soixante-dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], dans le cas d'un nouveau type de véhicule qui ne répond pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 3 et 4, les autorités nationales refusent, pour des motifs liés à la protection des piétons, d'accorder la réception CE ou la réception nationale.
6. Avec effet à compter du [DATE *soixante-dix-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], 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 [.../.../CE], et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des nouveaux véhicules suivants;

- (a) véhicules des catégories M₁ ou N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4;
 - (b) véhicules de la catégorie M₁ ou de la catégorie N₁ dérivant de M₁, dont la masse maximale n'excède pas 2 500kg et qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 2 ou 3;
7. Avec effet à compter du [DATE *cent seize mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], 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 [.../.../CE], et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation des nouveaux véhicules suivants:
- (a) véhicules des catégories M₁ ou N₁ qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, section 4;
 - (b) véhicules de la catégorie M₁ ou de la catégorie N₁ dérivant de 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;
8. Avec effet à compter du [DATE *cent trente-huit mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*], dans le cas des nouveaux véhicules qui ne répondent pas aux dispositions techniques définies à l'annexe I, sections 3 et 4, 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 [.../.../CE], et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de ces véhicules.
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 peuvent, pour des motifs liés à la protection des piétons, refuser d'accorder la réception CE ou la réception nationale d'un nouveau type de véhicule ou interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation d'un nouveau véhicule, 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 ou la réception nationale pour tout nouveau type de véhicule équipé d'un système de protection frontale, ou tout nouveau type de système de protection frontale commercialisé en tant qu'entité technique distincte qui ne répondent pas aux exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6.
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 [.../.../CE] et interdisent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de nouveaux véhicules qui ne répondent pas aux exigences définies à l'annexe I, sections 5 et 6, du présent règlement.

3. Les exigences définies aux sections 5 et 6 de l'annexe I au présent règlement sont applicables aux systèmes de protection frontale commercialisés en tant qu'entités techniques distinctes aux fins de l'article [28] de la directive [.../.../CE].

Article 11

Systèmes anticollision

1. Les véhicules équipés de systèmes anticollision ne sont pas tenus de satisfaire aux conditions d'essai définies à l'annexe I, sections 2 et 3, pour obtenir une réception CE ou une réception nationale par type en ce qui concerne la protection des piétons, ou pour être vendus, immatriculés ou mis en circulation.
2. La Commission peut arrêter des mesures d'exécution fixant les exigences de performance requises pour l'application du paragraphe 1.

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive [.../.../CE].

Ces exigences garantissent des niveaux de protection au moins équivalents, en termes d'efficacité réelle, à ceux qui sont prévus aux sections 2 et 3 de l'annexe I au présent règlement.

Article 12

Suivi

1. Les autorités nationales transmettent à la Commission les résultats du suivi visés aux points 2.2, 2.4 et 3.2 de l'annexe I sur une base annuelle 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 [*date, cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement*].

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

Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, notamment en le complétant, sont arrêtées conformément à la procédure visée à l'article 40, paragraphe 2, de la directive [.../.../CE].

3. La Commission assurera un suivi de l'utilisation du système d'assistance au freinage et des autres technologies susceptibles d'améliorer la protection des usagers vulnérables de la route. Au plus tard le [*date, cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement*], elle réexaminera le fonctionnement du présent règlement en ce qui concerne la pénétration et l'utilisation effectives de ces technologies ainsi que leur développement ultérieur et présentera 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 doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient ces dispositions à la Commission au plus tard le [*date, 18 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement*] 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;
 - (c) la dissimulation de données ou de spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
 - (d) le refus d'accès aux informations.

Chapitre IV

Dispositions transitoires et finales

Article 14

Abrogation

Les directives 2003/102/CE et 2005/66/CE sont abrogées avec effet à compter de la date fixée au deuxième paragraphe de l'article 15.

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

Article 15

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 [DATE 9 mois après son entrée en vigueur], à l'exception de l'article 9, paragraphe 9, qui est applicable à compter de la date d'entrée en vigueur.

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

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le Président

Par le Conseil
Le Président

ANNEXE

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», la structure externe située sur la partie avant 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 de la voiture 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⁽¹²⁾.
- 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 ($t_1 - t_2$) est supérieur à 15 ms ne sont pas prises en compte pour le calcul de la valeur maximale;

- 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 réalisé:

- (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;

¹² JO L 267 du 19.10.1977, p. 1.

- (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 pouvant atteindre 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné ne dépasse pas 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 critère de performance de la tête (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 de 40 km/h. La somme instantanée des forces d'impact à un moment donné est comparée au maximum possible de 5,0 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai est comparé au 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. Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale:

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.

5.1.1. Cependant, en ce qui concerne les systèmes de protection frontale réceptionnés en tant qu'entités techniques distinctes destinées à n'être installées que sur des véhicules déterminés d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes, qui ont été réceptionnés avant le 1^{er} octobre 2005, ou sur des véhicules d'une masse maximale dépassant 2,5 tonnes, l'essai décrit au point 5.1 peut être remplacé par l'un des essais décrits aux points 5.1.1.1. et 5.1.1.2.

- 5.1.1.1. L'essai est effectué à une vitesse d'impact de 40 km/h. L'angle maximal de flexion dynamique du genou ne dépasse pas 26,0°, 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 250 g.
- 5.1.1.2. Deux essais sont réalisés à une vitesse d'impact de 40 km/h, 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 d'essais. 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. Si la hauteur inférieure du système de protection frontale dépasse 500 mm, l'essai de collision d'un bas de jambe factice sur le système de protection frontale doit être remplacé par l'essai de collision d'un haut de jambe factice sur le système de protection frontale, dans les conditions spécifiées au point 5.2.
- 5.2. Collision de haut de jambe factice sur le 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 ne dépasse pas 7,5 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe ne dépasse pas 510 Nm.
- 5.2.1. Cependant, en ce qui concerne les systèmes de protection frontale réceptionnés en tant qu'entités techniques distinctes destinées à n'être installées que sur des véhicules déterminés d'une masse maximale ne dépassant pas 2,5 tonnes, qui ont été réceptionnés avant le 1^{er} octobre 2005, ou sur des véhicules d'une masse maximale dépassant 2,5 tonnes, l'essai décrit au point 5.2 peut être remplacé par l'un des essais décrits aux points 5.2.1.1. et 5.2.1.2.;
- 5.2.1.1. 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 9,4 kN et le moment de flexion sur l'élément de frappe de l'essai ne dépasse pas 640 Nm;
- 5.2.1.2. Deux essais sont réalisés à une vitesse d'impact de 40 km/h, 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 d'essais. 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.
- 5.2.2. Si la hauteur inférieure du système de protection frontale est inférieure ou égale à 500 mm, l'essai de collision d'un haut de jambe factice sur le système de protection frontale doit être remplacé par l'essai de collision d'un bas de jambe factice sur le système de protection frontale, dans les conditions spécifiées au point 5.1.

- 5.3. 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.
- 5.4. 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 critère de performance de la tête (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 fournis 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 renfoncé 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 (telles 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 recouvrent 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 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 par type d'un véhicule en ce qui concerne la protection des piétons

Partie 2:

Fiche de renseignements relative à la réception 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 par type d'un système de protection frontale en tant qu'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, doivent montrer suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes ont des fonctions à commande électronique, des informations sur leurs performances doivent être 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

^(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 (par exemple: ABC??123??).

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

^(c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, section A de la directive [.../.../CE].

- 9.1. Type de carrosserie:
- 9.2. Matériaux utilisés et modes de construction:
- 9.23 Protection des piétons
 - 9.23.1 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 doit contenir 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, doivent montrer suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances doivent être 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:

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:

^(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 (par exemple: ABC??123??).

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

^(c) Classification selon les définitions figurant à l'annexe II, section A de la directive [...]/CE].

2.8.1. Répartition de cette masse entre les essieux (max. et min.):

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 ci-dessus 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
en tant qu'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, doivent montrer suffisamment de détails.

Si les systèmes, les composants ou les entités techniques distinctes font intervenir des matériaux spéciaux, des informations sur leurs performances doivent être 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:

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:

ANNEXE III

Modèles de fiches de réception CE par type

Partie 1:

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

Partie 2:

Fiche de réception CE 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 pour la réception par type d'un système de protection frontale en tant qu'entité technique distincte.

Partie 1
(MODÈLE)

[format maximal: A4 (210 x 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

CACHET de l'autorité compétente en matière de réception CE
--

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°/.....tel que mis en œuvre par

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

Numéro de réception CE: _____

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 ⁽²⁾:

0.3.1. Emplacement de ce marquage:

0.4. Catégorie de véhicule⁽³⁾:

0.5. Nom et adresse du constructeur:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ 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 d'information, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (ex.: ABC??123??).

⁽³⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de la directive [.../.../CE].

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

0.9. Mandataire du constructeur:

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 la protection des piétons

en application du règlement (CE) n°/.....

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:
 - Essieu avant:
 - Essieu arrière:
 - Total:

¹ Biffer la mention inutile.

1.5. Résultats des essais selon les exigences définies à l'annexe I du règlement (CE) n° .../....:

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 test effectué)	Angle de flexion	..... degrés	
	Déplacement en cisaillement	..... mm	
	Accélération au tibia	..... g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si test 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 (4,5 kg) sur le pare-brise	Valeurs HPC (5 résultats ⁴)		⁽²⁾

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

² À des fins de suivi uniquement.

³ Conformément à [la législation d'application] de la Commission.

⁴ Conformément à [la législation d'application] de la Commission.

1.5.2. Résultats des essais visés à la section 3:

Essai	Valeur enregistrée		Réussite/Échec ⁽⁵⁾
Collision de bas de jambe factice sur le pare-chocs (si test effectué)	Angle de flexion	----- degrés	
	Déplacement en cisaillement	----- mm	
	Accélération au tibia	----- g	
Collision de haut de jambe factice sur le pare-chocs (si test 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	⁽⁶⁾
	Moment de flexion	----- Nm	⁽⁶⁾
Collision de tête factice d'enfant/d'adulte de petite taille (3,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC (9 résultats ⁷)		
Collision de tête factice d'adulte (4,5 kg) sur la face supérieure du capot	Valeurs HPC (9 résultats ⁷)		

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

⁵ En fonction des valeurs indiquées dans l'annexe I, section 3, du règlement (CE) n° [...../.....].

⁶ À des fins de suivi uniquement.

⁷ Conformément à [la législation d'application] de la Commission.

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 x 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

CACHET de l'autorité compétente en matière de réception CE
--

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°/.....tel que mis en œuvre par

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

Numéro de réception CE:

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⁽²⁾:

0.3.1 Emplacement de ce marquage:

0.4 Catégorie de véhicule⁽³⁾:

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ 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 d'information, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (par exemple: ABC??123??).

⁽³⁾ Telle que définie à l'annexe II, section A, de la directive [.../.../CE].

- 0.5 Nom et adresse du constructeur:
- 0.8 Adresse(s) du ou des ateliers de montage:
- 0.9. Mandataire du constructeur:

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°/.....

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

Essai	Valeurs enregistrées		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale - 3 positions d'essai (si test 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 test 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 x 297 mm)]

FICHE DE RÉCEPTION CE PAR TYPE

CACHET de l'autorité compétente en matière de réception CE
--

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 en tant qu'entité technique distincte
en application du règlement (CE) n°/.....tel que mis en œuvre par
modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n°/.....

Numéro de réception CE:

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⁽²⁾:
 - 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.

⁽¹⁾ Biffer la mention inutile.

⁽²⁾ 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 d'information, ces caractères doivent être remplacés par le symbole «?» dans la documentation (par exemple: ABC??123??).

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:

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 d'un type de système de protection frontale en tant qu'entité technique distincte

en application du règlement (CE) n°/.....

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 tests selon les exigences définies à l'annexe I, section 5, du règlement (CE) n° .../...

Essai	Valeurs enregistrées		Réussite/Échec
Collision de bas de jambe factice sur le système de protection frontale - 3 positions d'essai (si test 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 test 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

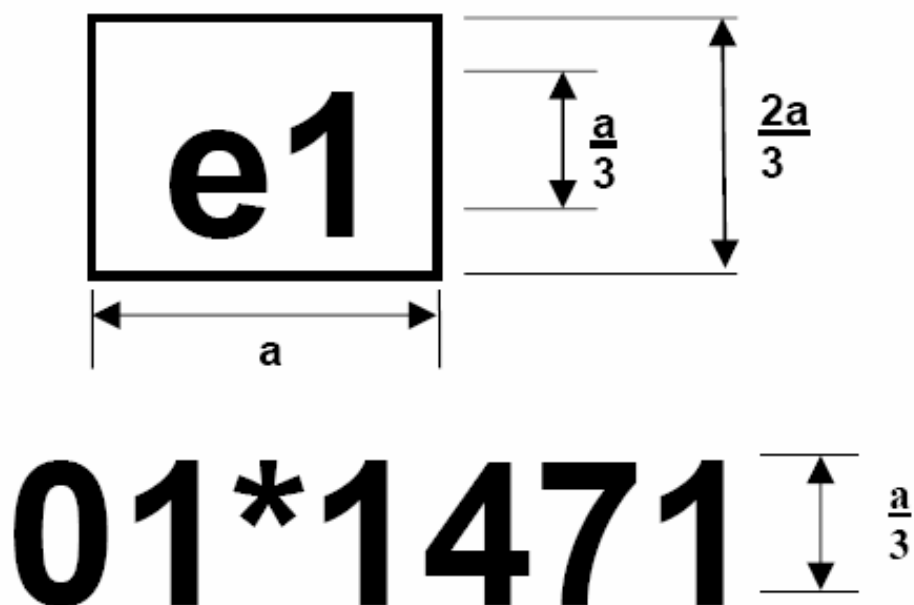
1. Cette marque est composée:
 - 1.1. d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre minuscule «e» suivie du numéro ou du groupe de lettres distinctif de l'État membre ayant accordé la réception CE par type de l'entité technique distincte.
 - 1 pour l'Allemagne
 - 2 pour la France
 - 3 pour 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 Slovaquie
 - 27 pour la République slovaque

- 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 est apposé le «numéro de réception de base» contenu dans la section 4 du numéro de réception visé à [l’annexe VII de la directive .../.../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 a été accordée. Dans le présent règlement, ce numéro séquentiel est 01.
- 1.3. Un astérisque inséré après le numéro séquentiel indique que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte des dispositions prévues au point 5.1.1 ou au point 5.2.1. de l’annexe I, en ce qui concerne l’essai utilisant la jambe factice comme élément de frappe. Si la prise en compte de ces dispositions n’est pas acceptée par l’autorité compétente en matière de réception, l’astérisque est remplacé par une espace.
- 1.4. La marque de réception CE doit être clairement lisible et indélébile.

Appendice

Exemple de marque de réception CE



($a \geq 12$ mm)

Le dispositif portant la marque de réception CE présentée ci-dessus est un système de protection frontale, réceptionné en Allemagne (e1) conformément au présent règlement (01), sous le numéro de réception de base 1471.

L'astérisque indique que le système de protection frontale a été réceptionné en tenant compte des dispositions prévues au point 5.1 de l'annexe I en ce qui concerne l'essai utilisant la jambe factice comme élément de frappe. Si la prise en compte de ces dispositions n'est pas acceptée par l'autorité compétente en matière de réception, l'astérisque est remplacé par une espace.