

## I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (CE) N° 78/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 14 de enero de 2009

**relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. Con este fin, existe un sistema comunitario de homologación de los vehículos de motor. Deben armonizarse los requisitos técnicos para la homologación de vehículos de motor en materia de protección de los peatones para evitar que los Estados miembros adopten disposiciones que difieran de un Estado miembro a otro y para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior.

- (2) El presente Reglamento es uno de los actos jurídicos independientes en el contexto del procedimiento comunitario de homologación conforme a la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) <sup>(3)</sup>. Para alcanzar los objetivos enunciados en el considerando 1 del presente Reglamento, deben modificarse los anexos I, III, IV, VI y XI de la Directiva 2007/46/CE.

- (3) La experiencia ha demostrado que la legislación sobre vehículos de motor ha tenido con frecuencia un contenido técnico muy detallado. Por lo tanto, es preciso adoptar un reglamento en lugar de una directiva para evitar discrepancias entre las medidas de transposición y una proliferación legislativa innecesaria en los Estados miembros, al no ser necesaria la transposición en la legislación nacional. Por consiguiente, procede, en aras de la coherencia, sustituir mediante el presente Reglamento la Directiva 2003/102/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de noviembre de 2003, relativa a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública antes y en caso de colisión con un vehículo de motor <sup>(4)</sup>, y la Directiva 2005/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, relativa al uso de sistemas de protección delantera en vehículos de motor <sup>(5)</sup>, que establece los requisitos para la instalación y utilización de sistemas de protección delantera en los vehículos y contribuye, por tanto a la protección de los peatones. Esta propuesta implica que los Estados miembros deroguen a su vez los actos legislativos por los que se hayan transpuesto las Directivas derogadas.

<sup>(1)</sup> DO C 211 de 19.8.2008, p. 9.

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 18 de junio de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 16 de diciembre de 2008.

<sup>(3)</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 321 de 6.12.2003, p. 15.

<sup>(5)</sup> DO L 309 de 25.11.2005, p. 37.

- (4) Se ha comprobado que los requisitos de la segunda fase de aplicación de la Directiva 2003/102/CE no son viables. A este respecto, el artículo 5 de la citada Directiva exigía a la Comisión que presentara cualquier propuesta necesaria para resolver los problemas de viabilidad de estos requisitos y que, en la medida de lo posible, incluyese sistemas activos de seguridad, garantizando al mismo tiempo que el nivel de seguridad ofrecido al usuario vulnerable de la vía pública no se viera reducido.
- (5) En un estudio encargado por la Comisión se demuestra que la protección de los peatones puede mejorarse significativamente exigiendo una combinación de medidas pasivas y activas que ofrezcan un nivel de protección más elevado que las disposiciones anteriores. En particular, el estudio muestra que el sistema de seguridad activa consistente en la asistencia en la frenada, combinado con los cambios necesarios en los requisitos de seguridad pasiva, aumentaría notablemente el nivel de protección de los peatones. Así pues, conviene disponer la instalación obligatoria de sistemas de asistencia en la frenada en los vehículos de motor nuevos. No obstante, esta medida no debe sustituir a los sistemas de seguridad pasiva de alto nivel sino complementarlos.
- (6) Es posible que los vehículos equipados con sistemas anticolidión no tengan que cumplir algunos de los requisitos del presente Reglamento, dado que podrán evitar los atropellos de peatones, en lugar de simplemente mitigar sus consecuencias. Una vez que se haya evaluado si la utilización de dicha tecnología puede evitar efectivamente colisiones con los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, la Comisión podrá presentar propuestas de modificación del presente Reglamento para permitir la utilización de sistemas anticolidión.
- (7) Ante el aumento del uso de vehículos pesados en las vías urbanas, conviene que las disposiciones en materia de protección de los peatones se apliquen no solo a los vehículos cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg, sino también, tras un período transitorio limitado, a todos los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> que superen este límite.
- (8) A fin de mejorar la protección de los peatones a la mayor brevedad, debe permitirse a los fabricantes que lo deseen, solicitar una homologación acorde con los nuevos requisitos antes de que estos sean de carácter obligatorio, siempre y cuando estén en vigor las medidas de aplicación pertinentes.
- (9) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(1)</sup>.
- (10) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que adopte disposiciones técnicas encaminadas a la aplicación de los requisitos de ensayo y las medidas de ejecución basadas en los resultados del seguimiento. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (11) Para asegurar una transición sin problemas de las disposiciones de las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE al presente Reglamento, conviene aplazar un cierto tiempo la aplicación de este una vez que entre en vigor.
- (12) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes acerca de la protección de los peatones, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### CAPÍTULO I

### OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

#### Artículo 1

##### Objeto

El presente Reglamento establece requisitos para la fabricación y el funcionamiento de los vehículos y los sistemas de protección delantera, a fin de reducir el número y la gravedad de las lesiones que sufren los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública que son golpeados por la parte delantera de un vehículo y de evitar tales colisiones.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a:
  - a) los vehículos de motor de la categoría M<sub>1</sub>, según se definen en el artículo 3, apartado 11, de la Directiva 2007/46/CE y en el punto 1 de la sección A de su anexo II, sin perjuicio del apartado 2 del presente artículo;
  - b) los vehículos de motor de la categoría N<sub>1</sub>, según se definen en el artículo 3, apartado 11, de la Directiva 2007/46/CE y en el punto 2 de la sección A de su anexo II, sin perjuicio del apartado 2 del presente artículo;

<sup>(1)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

c) los sistemas de protección delantera incorporados como equipamiento original a los vehículos que se contemplan en las letras a) y b) o suministrados como unidades técnicas independientes para su incorporación a dichos vehículos.

2. Las secciones 2 y 3 del anexo I del presente Reglamento no se aplicarán a:

- a) los vehículos de la categoría  $N_1$ , y
- b) los vehículos de la categoría  $M_1$  derivados de la categoría  $N_1$  con una masa máxima superior a 2 500 kg

en los que la posición del conductor (el punto R) se sitúe bien delante del eje delantero o bien detrás de este, como máximo a 1 100 mm en dirección longitudinal respecto a la línea que atraviesa transversalmente el centro del eje delantero.

### Artículo 3

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «pilar A»: el soporte delantero y exterior del techo que va del bastidor al techo del vehículo;
- 2) «sistema de asistencia en la frenada»: una función del sistema de frenado que deduce una situación de frenada de emergencia a partir de una característica del intento de frenar del conductor y que, en tales condiciones:
  - a) ayuda al conductor a lograr el índice máximo de frenada,
  - b) es suficiente para activar completamente el sistema antibloqueo de frenos;
- 3) «parachoques»: toda estructura externa de la parte delantera inferior del vehículo, a excepción de cualquier sistema de protección delantera, junto con cualquier accesorio que incluya, destinada a proteger el vehículo en caso de colisión frontal a velocidad reducida con otro vehículo;
- 4) «sistema de protección delantera»: la estructura o estructuras independientes, como una barra parachoques, o un parachoques adicional, complementaria al parachoques del equipamiento original, cuyo objeto sea proteger la superficie externa del vehículo de daños en caso de colisión con un objeto, a excepción de las estructuras con una masa inferior a 0,5 kg destinadas a proteger únicamente los faros del vehículo;
- 5) «masa máxima»: la masa máxima de carga técnicamente admisible declarada por el fabricante con arreglo al punto 2.8 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
- 6) «vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de la categoría  $M_1$ »: los vehículos de la categoría  $N_1$  que, por delante de los pilares A, poseen la misma estructura general y forma que un vehículo preexistente de la categoría  $M_1$ ;

7) «vehículos de la categoría  $M_1$  derivados de la categoría  $N_1$ »: los vehículos de la categoría  $M_1$  que, por delante de los pilares A, poseen la misma estructura general y forma que un vehículo preexistente de la categoría  $N_1$ .

## CAPITULO II

### OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

#### Artículo 4

#### Requisitos técnicos

1. De conformidad con el artículo 9, los fabricantes velarán por que los vehículos comercializados estén equipados con un sistema de asistencia en la frenada homologado y acorde con los requisitos de la sección 4 del anexo I y que dichos vehículos cumplan las disposiciones de los apartados 2 y 3 de dicho anexo.
2. De conformidad con el artículo 10, los fabricantes velarán por que los sistemas de protección delantera incorporados como equipamiento original a los vehículos comercializados o suministrados como unidades técnicas independientes para su instalación en dichos vehículos se ajusten a los requisitos de las secciones 5 y 6 del anexo I.
3. Los fabricantes proporcionarán a las autoridades competentes en materia de homologación la información oportuna sobre las especificaciones y las condiciones de ensayo del vehículo y de su sistema de protección delantera. Los datos incluirán la información requerida para comprobar el funcionamiento de cualquier dispositivo de seguridad activa instalado en el vehículo.
4. En el caso de los sistemas de protección delantera que deban suministrarse como unidades técnicas independientes, los fabricantes proporcionarán a las autoridades competentes en materia de homologación la información oportuna sobre las especificaciones y las condiciones de ensayo de los sistemas en cuestión.
5. Los sistemas de protección delantera que sean unidades técnicas independientes no podrán distribuirse, ponerse a la venta o venderse si no van acompañados de una lista de los tipos de vehículo para los que se ha homologado el sistema de protección delantera y de unas instrucciones claras de montaje. Estas instrucciones recogerán indicaciones específicas respecto a la instalación del sistema, incluido el modo de fijación, en relación con los vehículos para los que se haya homologado la unidad, de manera que los componentes homologados puedan instalarse en ese vehículo conforme a las disposiciones pertinentes de la sección 6 del anexo I.
6. La Comisión adoptará medidas de ejecución por las que se establezcan las disposiciones técnicas para la aplicación de los requisitos contemplados en el anexo I. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE.

#### Artículo 5

#### Solicitud de homologación CE

1. El fabricante facilitará a las autoridades competentes en materia de homologación una ficha técnica que se ajuste al modelo de la parte 1 del anexo II cuando solicite una homologación CE de un tipo de vehículo en lo que respecta a la protección de los peatones.

El fabricante remitirá al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación un vehículo representativo del tipo que se desea homologar.

2. El fabricante entregará a las autoridades competentes en materia de homologación una ficha técnica que se ajuste al modelo de la parte 2 del anexo II cuando solicite una homologación CE de un tipo de vehículo equipado con un sistema de protección delantera.

El fabricante remitirá al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación un vehículo representativo del tipo que se desea homologar equipado con un sistema de protección delantera. A petición de dicho servicio técnico, el fabricante también enviará componentes o muestras específicos de los materiales utilizados.

3. El fabricante facilitará a las autoridades competentes en materia de homologación una ficha técnica que se ajuste al modelo de la parte 3 del anexo II cuando solicite una homologación CE de un tipo de sistema de protección delantera que constituya una unidad técnica independiente.

El fabricante remitirá al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación una muestra del tipo de sistema de protección delantera que se desea homologar. Si el servicio lo considerara necesario, podrá requerir el envío de más muestras. Las muestras llevarán clara e indeleblemente marcada la denominación comercial o la marca del solicitante y la designación del tipo. Se reservará un espacio para la colocación posterior obligatoria de la marca de homologación CE.

### CAPÍTULO III

#### OBLIGACIONES DE LAS AUTORIDADES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

##### Artículo 6

#### Concesión de la homologación CE

1. Si se cumplen los requisitos pertinentes, las autoridades competentes en materia de homologación deberán conceder la homologación CE y expedir un número de homologación de conformidad con el sistema de numeración establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

2. A los efectos de la sección 3 de dicho número de homologación, se utilizará una de las siguientes letras:

- a) para la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones:
  - «A» si el vehículo cumple la sección 2 del anexo I,
  - «B» si el vehículo cumple la sección 3 del anexo I;

b) para la homologación de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera, o la homologación de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente:

- «A» si el sistema de protección delantera cumple la sección 5 del anexo I con respecto a la aplicación de los puntos 5.1.1.1, 5.1.2.1, 5.2 y 5.3,
- «B» si el sistema de protección delantera cumple la sección 5 del anexo I con respecto a la aplicación de los puntos 5.1.1.2, 5.1.2.1, 5.2 y 5.3,
- «X» si el sistema de protección delantera cumple la sección 5 del anexo I con respecto a la aplicación de los puntos 5.1.1.3, 5.1.2.2, 5.2 y 5.3.

3. Las autoridades competentes en materia de homologación no podrán asignar el mismo número a otro tipo de vehículo o bien a otro sistema de protección delantera.

4. A efectos del apartado 1, las autoridades competentes en materia de homologación expedirán un certificado de homologación CE que se ajuste a los siguientes modelos:

- a) el modelo que figura en la parte 1 del anexo III para tipos de vehículos respecto a la protección de los peatones;
- b) el modelo que figura en la parte 2 del anexo III para tipos de vehículos equipados con un sistema de protección delantera;
- c) el modelo que figura en la parte 3 del anexo III para tipos de sistemas de protección delantera que deban suministrarse como unidades técnicas independientes.

##### Artículo 7

#### Marca de homologación CE

Todo sistema de protección delantera homologado conforme al presente Reglamento en virtud de la homologación de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera, o de la homologación de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como una unidad técnica independiente, cumplirá los requisitos del presente Reglamento y se le concederá una homologación, y por consiguiente llevará una marca de homologación CE, según lo dispuesto en el anexo IV.

##### Artículo 8

#### Modificaciones del tipo y de las homologaciones

Cualquier modificación de la parte del vehículo anterior a los pilares A o del sistema de protección delantera que afecte a su estructura, dimensiones principales, los materiales de las superficies externas del vehículo, los métodos de fijación o la disposición de los componentes (externos o internos) que pueda influir considerablemente en los resultados de los ensayos se considerará una modificación en virtud de las disposiciones del artículo 13 de la Directiva 2007/46/CE, de modo que requerirá una nueva solicitud de homologación.

## Artículo 9

**Calendario de aplicación a los vehículos**

1. Con efectos a partir de la fecha establecida en el párrafo segundo del artículo 16, las autoridades nacionales denegarán la concesión de la homologación CE o la homologación nacional correspondiente, por causa de la protección de los peatones, a los tipos de vehículos nuevos siguientes:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 4 del anexo I;
- b) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en las secciones 2 o 3 del anexo I;
- c) los vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en las secciones 2 y 4 o 3 y 4 del anexo I.

2. Con efectos a partir del 24 de febrero de 2011, las autoridades nacionales considerarán, por causa de la protección de los peatones, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los siguientes vehículos nuevos que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 4 del anexo I del presente Reglamento:

- a) vehículos de la categoría  $M_1$ ;
- b) vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de vehículos de la categoría  $M_1$  y cuya masa máxima no supere los 2 500 kg.

3. Con efectos a partir del 24 de febrero de 2013, las autoridades nacionales denegarán la concesión de la homologación CE o la homologación nacional correspondiente, por causa de la protección de los peatones, a los tipos de vehículos nuevos siguientes:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I;
- b) los vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I.

4. Con efectos a partir del 31 de diciembre de 2012, las autoridades nacionales considerarán, por causa de la protección de los peatones, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los siguientes vehículos nuevos que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en las secciones 2 o 3 del anexo I del presente Reglamento:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg;
- b) los vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg.

5. Con efectos a partir del 24 de febrero de 2015, las autoridades nacionales denegarán la concesión de la homologación CE o la homologación nacional correspondiente, por causa de la protección de los peatones, a los tipos de vehículos nuevos siguientes:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea superior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I;
- b) los vehículos de la categoría  $N_1$  que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en las secciones 3 y 4 del anexo I.

6. Con efectos a partir del 24 de agosto de 2015, las autoridades nacionales considerarán, por causa de la protección de los peatones, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de vehículos nuevos de la categoría  $N_1$  que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 4 del anexo I del presente Reglamento.

7. Con efectos a partir del 24 de febrero de 2018, las autoridades nacionales considerarán, por causa de la protección de los peatones, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los siguientes vehículos nuevos:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I del presente Reglamento;
- b) los vehículos de la categoría  $N_1$  derivados de  $M_1$  cuya masa máxima sea igual o inferior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I del presente Reglamento.

8. Con efectos a partir del 24 de agosto de 2019, las autoridades nacionales considerarán, por causa de la protección de los peatones, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los siguientes vehículos nuevos:

- a) los vehículos de la categoría  $M_1$  cuya masa máxima sea superior a 2 500 kg que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I del presente Reglamento;
- b) los vehículos de la categoría  $N_1$  que incumplan las disposiciones técnicas contempladas en la sección 3 del anexo I del presente Reglamento.

9. Sin perjuicio de los apartados 1 a 8 del presente artículo y en función de la entrada en vigor de las medidas adoptadas conforme al artículo 4, apartado 6, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que lo solicite, por causa de la protección de los peatones, la homologación CE ni la homologación nacional con respecto a un tipo nuevo de vehículo, ni prohibir su matriculación, venta o puesta en circulación si el vehículo en cuestión cumple las disposiciones técnicas establecidas en las secciones 3 o 4 del anexo I.

### Artículo 10

#### Aplicación a los sistemas de protección delantera

1. Las autoridades nacionales denegarán la concesión de la homologación CE o la homologación nacional a los tipos nuevos de vehículos equipados con un sistema de protección delantera, u homologación CE de unidad técnica independiente a los tipos nuevos de sistemas de protección delantera, que incumplan los requisitos establecidos en las secciones 5 y 6 del anexo I.

2. Las autoridades nacionales considerarán, por causa de los sistemas de protección delantera, que han dejado de ser válidos los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los vehículos nuevos que incumplan los requisitos establecidos en las secciones 5 y 6 del anexo I del presente Reglamento.

3. Los requisitos establecidos en las secciones 5 y 6 del anexo I del presente Reglamento se aplicarán a los sistemas de protección delantera suministrados como unidades técnicas independientes a efectos del artículo 28 de la Directiva 2007/46/CE.

### Artículo 11

#### Sistemas anticolisión

1. Con arreglo a la evaluación de la Comisión, los vehículos dotados de sistemas anticolisión podrán no estar sujetos a los requisitos de ensayo establecidos en las secciones 2 y 3 del anexo I para obtener una homologación CE o la homologación nacional correspondiente a un tipo de vehículo respecto a la protección de los peatones, o poder ser matriculados, vendidos o puestos en circulación.

2. La Comisión presentará la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo, junto con las propuestas pertinentes para modificar el presente Reglamento, si procede.

Todas las medidas propuestas asegurarán unos niveles de protección al menos equivalentes, en términos de eficacia real, a los previstos por las secciones 2 y 3 del anexo I.

### Artículo 12

#### Seguimiento

1. Las autoridades nacionales deberán informar a la Comisión de los resultados del seguimiento a que se hace referencia en los puntos 2.2, 2.4 y 3.2 del anexo I con carácter anual y, a más tardar, el 28 de febrero del año siguiente al de su recopilación.

El requisito de presentación de dichos resultados dejará de aplicarse el 24 de febrero de 2014.

2. Con arreglo a los resultados del seguimiento llevado a cabo conforme a los puntos 2.2, 2.4 y 3.2 del anexo I, la Comisión podrá, si procede, adoptar medidas de ejecución.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE.

3. La Comisión, con arreglo a la información pertinente comunicada por las autoridades competentes en materia de homologación y las partes interesadas, así como con arreglo a estudios independientes, hará un seguimiento de los avances técnicos que conciernan la mejora de los requisitos en materia de seguridad pasiva, del sistema de asistencia en la frenada y de otras tecnologías de seguridad activa que ofrezcan una protección mayor a los usuarios vulnerables de la vía pública.

4. A más tardar el 24 de febrero de 2014, la Comisión revisará la viabilidad y la aplicación de esos requisitos mejorados de seguridad pasiva. Revisará el funcionamiento del presente Reglamento por lo que se refiere a la utilización y eficacia del sistema de asistencia en la frenada y otras tecnologías de seguridad activa.

5. La Comisión remitirá un informe al Parlamento Europeo y al Consejo junto con, en su caso, las propuestas pertinentes.

### Artículo 13

#### Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables a los fabricantes por incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones previstas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión, a más tardar el 24 de agosto de 2010 y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los incumplimientos sujetos a sanción incluirán, como mínimo, las infracciones siguientes:

- a) la prestación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una recuperación o retirada de la homologación;
- d) la denegación del acceso a información.

### CAPÍTULO IV

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y FINALES

### Artículo 14

#### Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

La Directiva 2007/46/CE quedará modificada de conformidad con el anexo V del presente Reglamento.

*Artículo 15***Derogación**

Con efectos a partir de la fecha que figura en el párrafo segundo del artículo 16 del presente Reglamento, quedan derogadas las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE.

Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 14 de enero de 2009.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
H.-G. PÖTTERING

*Artículo 16***Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 24 de noviembre de 2009, a excepción del artículo 4, apartado 6, y del artículo 9, apartado 9, que se aplicarán a partir del día de su entrada en vigor y del artículo 9, apartados 2 a 8, que se aplicarán a partir de las fechas indicadas en el presente Reglamento.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
A. VONDRA

## LISTA DE ANEXOS

Anexo I Disposiciones técnicas para la realización de ensayos a los vehículos y los sistemas de protección delantera

Anexo II Modelo de documentación que debe facilitar el fabricante

- |         |   |
|---------|---|
| Parte 1 | Ficha técnica sobre la homologación CE de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones                                 |
| Parte 2 | Ficha técnica sobre la homologación CE de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera                                 |
| Parte 3 | Ficha técnica sobre la homologación CE de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente |

Anexo III Modelos de certificado de homologación CE

- |         |   |
|---------|---|
| Parte 1 | Certificado de homologación CE sobre la homologación de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones                                 |
| Parte 2 | Certificado de homologación CE sobre la homologación de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera                                 |
| Parte 3 | Certificado de homologación CE sobre la homologación de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente |

Anexo IV Marca de homologación CE

- |          |                                     |
|----------|-------------------------------------|
| Apéndice | Ejemplo de marca de homologación CE |
|----------|-------------------------------------|

Anexo V Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE



## ANEXO I

**Disposiciones técnicas para la realización de ensayos a los vehículos y los sistemas de protección delantera**

1. A los efectos del presente anexo se aplicarán las siguientes definiciones:
  - 1.1. «Borde frontal del capó»: parte delantera de la estructura superior externa que abarca el capó, las aletas, las partes superiores y laterales del marco de los faros y cualquier otro accesorio acoplable.
  - 1.2. «Línea de referencia del borde frontal del capó»: trazo geométrico que forman los puntos de contacto entre una regla de 1 000 mm de longitud y la superficie delantera del capó cuando la regla, mantenida en paralelo al plano vertical longitudinal del vehículo e inclinada 50° hacia atrás y con el extremo inferior a 600 mm por encima del suelo, pasa por el borde frontal del capó manteniéndose en contacto con el mismo. En los vehículos cuya parte superior del capó tenga una inclinación global de 50°, de forma que la regla esté en contacto continuo o en contacto con múltiples puntos en lugar de tener un punto de contacto único, la línea de referencia se determinará con la regla inclinada 40° hacia atrás. En los vehículos en los que el primer contacto se produzca con el extremo inferior de la regla, se tomará ese contacto como línea de referencia del borde frontal del capó, en esa posición lateral. En los vehículos en los que el primer contacto se produzca con el extremo superior de la regla, se tomará como línea de referencia del borde frontal del capó en esa posición lateral el trazo geométrico de la distancia perimétrica de 1 000 mm. El borde superior del parachoques se considerará también borde frontal del capó a los efectos del presente Reglamento cuando haya contacto entre este y la regla.
  - 1.3. «Distancia perimétrica de 1 000 mm»: trazo geométrico descrito en la superficie superior delantera por el extremo de una cinta métrica flexible de 1 000 mm colocada en un plano vertical longitudinal del vehículo de manera que pase por la parte delantera del parachoques del capó y el sistema de protección delantera. La cinta métrica se mantendrá tensa durante la operación, manteniendo un extremo en contacto con el nivel de referencia del suelo, en la vertical de la cara delantera del parachoques, y el otro extremo en contacto con la superficie superior delantera. El vehículo deberá encontrarse en disposición normal de circulación.
  - 1.4. «Parte superior del capó»: estructura externa que incluye la superficie superior de todas las estructuras exteriores excepto el parabrisas, los pilares A y las estructuras situadas detrás de ellos. Así pues, incluye (*inter alia*) el capó, las aletas, el panel del salpicadero, las varillas de los limpiaparabrisas y el marco inferior del parabrisas.
  - 1.5. «Superficie superior delantera»: la superficie superior de todas las estructuras externas excepto el parabrisas, los pilares A y las estructuras situadas detrás de ellos.
  - 1.6. «Nivel de referencia del suelo»: plano horizontal paralelo al nivel del suelo que representa el nivel del suelo de un vehículo estacionado en una superficie plana con el freno de mano echado y en disposición normal de circulación.
  - 1.7. «Disposición normal de circulación»: la disposición del vehículo situado sobre el suelo en orden de marcha, con los neumáticos inflados a la presión recomendada, las ruedas delanteras de frente, con la máxima capacidad de todos los fluidos requerida para el funcionamiento del vehículo, con el equipamiento estándar suministrado por el fabricante, con una masa de 75 kg situada en el asiento del conductor y una masa de 75 kg situada en el asiento delantero del pasajero, y con una suspensión fijada para una velocidad de conducción de 40 km/h o 35 km/h en condiciones normales de marcha especificadas por el fabricante (especialmente para vehículos con una suspensión activa o un dispositivo de nivelación automática).
  - 1.8. «Parabrisas»: cristal delantero del vehículo que cumple todos los requisitos pertinentes del anexo I de la Directiva 77/649/CEE del Consejo, de 27 de septiembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el campo de visión del conductor de los vehículos a motor <sup>(1)</sup>.
  - 1.9. «Criterio de referencia en el ensayo de comportamiento de la cabeza (Head Performance Criterion, HPC): cálculo, durante un período de tiempo específico, de la aceleración máxima resultante experimentada durante el impacto. Se calculará a partir de los tiempos marcados por el acelerómetro, determinando el máximo (en función de  $t_1$  y  $t_2$ ) de la ecuación:

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

En esta fórmula, «a» es la aceleración resultante expresada como múltiplo de «g», y « $t_1$ » y « $t_2$ » son los dos puntos temporales (expresados en segundos) del impacto que definen el inicio y el final del registro que produzca el valor HPC máximo. Al calcular el valor máximo no se tendrán en cuenta los valores del HPC para los que el intervalo de tiempo ( $t_1 - t_2$ ) sea mayor de 15 ms.

(1) DO L 267 de 19.10.1977, p. 1.

- 1.10. «Radio de curvatura»: el radio del arco del círculo que más se aproxime a la forma redondeada del componente de que se trate.
2. Se requerirá la realización de los ensayos (en vehículos) que figuran a continuación.
- 2.1. Simulador de pierna contra el parachoques
- Deberá efectuarse uno de los siguientes ensayos:
- a) Simulador de la parte inferior de la pierna contra el parachoques:
- en este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, el ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 21,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 200 g.
- b) Simulador de la parte superior de la pierna contra el parachoques:
- en este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, la suma instantánea de las fuerzas de impacto respecto al tiempo no será superior a 7,5 kN y el momento de flexión del impactador no superará los 510 Nm.
- 2.2. Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde frontal del capó
- En este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, la suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo no deberá superar un objetivo posible de 5,0 kN y el momento flector del impactador se registrará y comparará con el objetivo posible de 300 Nm.
- Este ensayo se llevará a cabo solo con fines de seguimiento y sus resultados se registrarán íntegramente.
- 2.3. Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño contra la parte superior del capó
- El ensayo se realizará a una velocidad de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de 3,5 kg. El HPC no excederá de 1 000 en dos tercios de la zona de ensayo del capó ni de 2 000 en el caso del tercio restante.
- 2.4. Simulador de cabeza de adulto contra el parabrisas
- El ensayo se realizará a una velocidad de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de 4,8 kg. El HPC se registrará y comparará con un posible objetivo de 1 000.
- Este ensayo se llevará a cabo solo con fines de seguimiento y sus resultados se registrarán íntegramente.
3. Se requerirá la realización de los ensayos (en vehículos) que figuran a continuación.
- 3.1. Simulador de pierna contra el parachoques
- Deberá efectuarse uno de los siguientes ensayos:
- a) Simulador de la parte inferior de la pierna contra el parachoques:
- en este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, el ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 19,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 170 g.
- Además, el fabricante podrá especificar anchuras de ensayo del parachoques de hasta 264 mm en total, donde la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 250 g.
- b) Simulador de la parte superior de la pierna contra el parachoques:
- en este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, la suma instantánea de las fuerzas de impacto respecto al tiempo no será superior a 7,5 kN y el momento de flexión del impactador no superará los 510 Nm.

3.2. Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde frontal del capó

En este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, la suma instantánea de las fuerzas de impacto por unidad de tiempo se comparará con un máximo posible de 5,0 kN y el momento flector del impactador se comparará con un máximo posible de 300 Nm.

Este ensayo se llevará a cabo solo con fines de seguimiento y sus resultados se registrarán íntegramente.

3.3. Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño contra la parte superior del capó

El ensayo se realizará a una velocidad de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de 3,5 kg. El HPC cumplirá los requisitos del punto 3.5.

3.4. Simulador de cabeza de adulto contra la parte superior del capó

El ensayo se realizará a una velocidad de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de 4,5 kg. El HPC cumplirá los requisitos del punto 3.5.

3.5. El HPC registrado no excederá de 1 000 en la mitad de la zona de ensayo del simulador de cabeza de niño y, además, no excederá de 1 000 en dos tercios de las zonas de ensayo combinadas de los simuladores de cabeza de niño y cabeza de adulto. El HPC de las demás zonas no excederá de 1 700 en ambos simuladores de cabeza.

4. Se requerirá la realización de los ensayos (en vehículos) que figuran a continuación.

4.1. Un ensayo de referencia para identificar el punto operativo del sistema en el que se activa el sistema antibloqueo de frenos (ABS, Anti-lock Braking System).

4.2. Un ensayo para verificar que el sistema de asistencia en la frenada se pone en marcha correctamente, de modo que se obtenga la máxima desaceleración del vehículo.

5. Se requerirá la realización de los ensayos (en sistemas de protección delantera, SPD) que figuran a continuación.

5.1. Se requerirá la realización de uno de los siguientes ensayos, con arreglo a los puntos 5.1.1 o 5.1.2:

5.1.1. Simulador de la parte inferior de la pierna contra el SPD

Todos estos ensayos se efectuarán a una velocidad de impacto de 40 km/h.

5.1.1.1. Para un SPD homologado para incorporarse en vehículos que cumplen los requisitos de la sección 2, el ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 21,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 200 g.

5.1.1.2. Para un SPD homologado para incorporarse en vehículos que cumplen los requisitos de la sección 3, el ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 19,0°, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 6,0 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 170 g.

5.1.1.3. Para un SPD homologado para su uso únicamente en vehículos que incumplen ya sea la sección 2 o la sección 3, los requisitos de ensayo a que se hace referencia en los puntos 5.1.1.1 y 5.1.1.2 podrán sustituirse por los requisitos de ensayo contemplados bien en el punto 5.1.1.3.1 o en el punto 5.1.1.3.2.

5.1.1.3.1. El ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla no deberá sobrepasar los 24,0, el desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla no superará los 7,5 mm y la aceleración medida en el extremo superior de la tibia no excederá de 215 g.

5.1.1.3.2. Se someterá el vehículo a dos ensayos, uno de ellos con el SPD incorporado y otro sin el mismo. Ambos ensayos se efectuarán en puntos equivalentes conforme a lo acordado con la autoridad competente en materia de homologación. Se registrarán los valores del ángulo máximo de flexión dinámica de la rodilla, del desplazamiento máximo de rotura dinámica de la rodilla y de la aceleración medida en el extremo superior de la tibia. En ninguno de estos casos el valor registrado para el vehículo con el SPD incorporado excederá del 90 % del valor registrado para el vehículo que no esté dotado de este sistema.

- 5.1.2. Simulador de la parte superior de la pierna contra el SPD
- Todos estos ensayos se efectuarán a una velocidad de impacto de 40 km/h.
- 5.1.2.1. La suma instantánea de las fuerzas de impacto respecto al tiempo no será superior a 7,5 kN y el momento de flexión del impactador no superará los 510 Nm.
- 5.1.2.2. Para un SPD homologado para su uso únicamente en vehículos que incumplen ya sea la sección 2 o la sección 3, los requisitos de ensayo a que se hace referencia en el punto 5.1.2.1 podrán sustituirse por los requisitos de ensayo contemplados bien en el punto 5.1.2.2.1 o en el punto 5.1.2.2.2.
- 5.1.2.2.1. La suma instantánea de las fuerzas de impacto respecto al tiempo no será superior a 9,4 kN y el momento de flexión del impactador no superará los 640 Nm.
- 5.1.2.2.2. Se someterá el vehículo a dos ensayos, uno de ellos con el SPD incorporado y otro sin el mismo. Ambos ensayos se efectuarán en puntos equivalentes conforme a lo acordado con la autoridad competente en materia de homologación. Se registrarán los valores de la suma instantánea de las fuerzas de impacto y el momento flector que actúe sobre del impactador. En ninguno de estos casos el valor registrado para el vehículo con el SPD incorporado excederá del 90 % del valor registrado para el vehículo que no esté dotado de este sistema.
- 5.2. Simulador de la parte superior de la pierna contra el SPD
- En este ensayo, que se efectuará a una velocidad de impacto de 40 km/h, la suma instantánea de las fuerzas de impacto respecto al tiempo contra la parte superior y la parte inferior del impactador no debe superar un posible objetivo de 5,0 kN y el momento de flexión del impactador no debe superar un posible objetivo de 300 Nm. Ambos resultados se incluirán en un registro con fines de seguimiento.
- 5.3. Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño contra el SPD
- El ensayo se realizará a una velocidad de impacto de 35 km/h utilizando un impactador de 3,5 kg con forma de cabeza de niño/adulto pequeño. El HPC calculado a partir de los tiempos marcados por el acelerómetro, no excederá de 1 000 en ningún caso.
6. Disposiciones de fabricación e instalación de SPD
- 6.1. Los requisitos que se indican a continuación se aplican a los SPD que se suministran incorporados a vehículos nuevos y a los SPD que deban suministrarse como unidades técnicas independientes para su instalación en vehículos específicos.
- 6.1.1. Los componentes de los SPD estarán diseñados de manera que todas las superficies rígidas con las que pueda entrar en contacto una esfera de 100 mm tengan un radio mínimo de curvatura de 5 mm.
- 6.1.2. La masa total de un SPD, incluidos los soportes y fijaciones, no superará el 1,2 % de la masa máxima del vehículo para el que está diseñado, con un máximo de 18 kg.
- 6.1.3. La altura de un SPD incorporado a un vehículo no superará 50 mm por encima de la altura de la línea de referencia del borde delantero del capó.
- 6.1.4. El SPD no aumentará la anchura del vehículo en el que esté instalado. Si la anchura total del SPD es superior al 75 % de la anchura del vehículo, los extremos del SPD estarán doblados hacia adentro hacia la superficie externa con el fin de reducir al mínimo el peligro de enganchones. Se considerará cumplido este requisito cuando el SPD esté empotrado o integrado en la carrocería o bien el extremo del SPD esté doblado de forma que una esfera de 100 mm no pueda tocarlo y el espacio entre el extremo del SPD y la carrocería circundante no sea superior a 20 mm.
- 6.1.5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 6.1.4, el espacio entre los componentes del SPD y la superficie externa subyacente no será superior a 80 mm. No se tendrán en cuenta las discontinuidades locales del contorno general de la carrocería subyacente (como, por ejemplo, huecos de rejillas, tomas de aire, etc.).
- 6.1.6. En cualquier posición lateral a lo largo del vehículo, a fin de mantener los efectos beneficiosos del parachoques, la distancia longitudinal entre el extremo delantero del parachoques y el extremo delantero del SPD no será superior a 50 mm.
- 6.1.7. El SPD no reducirá significativamente la eficacia del parachoques. Se considerará cumplido este requisito si no hay más de dos componentes verticales y ningún componente horizontal del SPD superpuesto al parachoques.

- 6.1.8. El SPD no estará inclinado hacia delante de la vertical. Las partes superiores del sistema de protección delantera no excederán hacia arriba o hacia atrás (hacia el parabrisas) de más de 50 mm con respecto a la línea de referencia del borde delantero del capó del vehículo con el SPD desmontado.
  - 6.1.9. La instalación del SPD no irá en menoscabo de la conformidad con los requisitos de la homologación de vehículos.
  7. No obstante lo dispuesto en las secciones 2, 3 y 5, las autoridades competentes en materia de homologación podrán considerar que se han cumplido los requisitos de cualquiera de los ensayos a que se hace referencia en dichos puntos si se ha llevado a cabo otra prueba equivalente, realizada conforme a los requisitos de otro ensayo con arreglo al presente anexo.
-

## ANEXO II

**Modelo de documentación que debe facilitar el fabricante**

## Parte 1

Ficha técnica sobre la homologación CE de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones

## Parte 2

Ficha técnica sobre la homologación CE de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera

## Parte 3

Ficha técnica sobre la homologación CE de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente

## PARTE 1

## MODELO

**Ficha técnica nº ... sobre la homologación CE de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones**

La información que figura a continuación deberá presentarse, en su caso, por triplicado e ir acompañada de un índice de contenidos. Los planos que vayan a entregarse se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se facilitará la información relativa a sus prestaciones.

## 0. GENERALIDADES

0.1. Marca (razón social del fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Denominación comercial (si está disponible):

0.3. Medios de identificación del tipo, si están marcados en el vehículo <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:

0.3.1. Ubicación de esa marca:

0.4. Categoría de vehículo <sup>(c)</sup>:

0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:

0.8. Nombre y dirección de la(s) planta(s) de montaje:

0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

## 1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO

1.1. Fotografías o planos de un vehículo representativo:

1.6. Localización y disposición del motor:

## 9. CARROCERÍA

9.1. Tipo de carrocería:

9.2. Materiales utilizados y métodos de fabricación:

9.2.3. Protección de los peatones:

9.2.3.1. Se facilitará una descripción detallada, que incluya fotografías o planos, del tipo de vehículo en cuanto a la estructura, dimensiones, líneas de referencia pertinentes y materiales que constituyen la parte delantera del vehículo (exterior e interior). La descripción incluirá información pormenorizada de todo sistema de protección activa instalado.

## PARTE 2

## MODELO

**Ficha técnica nº ... sobre la homologación CE de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera**

La información que figura a continuación deberá presentarse, en su caso, por triplicado e ir acompañada de un índice de contenidos. Los planos que vayan a entregarse se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes utilizan materiales especializados, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

## 0. GENERALIDADES

0.1. Marca (razón social del fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Denominación comercial (si está disponible):

0.3. Medios de identificación del tipo, si están marcados en el vehículo <sup>(b)</sup> <sup>(1)</sup>:

0.3.1. Ubicación de esa marca:

0.4. Categoría de vehículo <sup>(c)</sup>:

0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:

0.7. Emplazamiento y método de colocación de la marca de homologación CE:

0.8. Nombre y dirección de la(s) planta(s) de montaje:

0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

## 1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO

1.1. Fotografías o planos de un vehículo representativo:

2. MASAS Y DIMENSIONES (en kg y mm) (refiérase a los planos, en su caso)

2.8. Masa máxima de carga técnicamente admisible declarada por el fabricante:

2.8.1. Distribución de esta masa entre los ejes (máx. y mín.):

## 9. CARROCERÍA

9.1. Tipo de carrocería:

9.24. Sistema de protección delantera

9.24.1. Disposición general (plano o fotografías) que indique la posición y el acoplamiento de los sistemas de protección delantera:



- 9.24.2. Planos o fotografías, en su caso, de las rejillas de toma de aire, rejilla del radiador, elementos decorativos, símbolos, emblemas y huecos y cualquier otro saliente exterior o pieza de la superficie exterior que pueda considerarse importante (como los dispositivos de alumbrado). Si las piezas enumeradas en la primera frase no son fundamentales, pueden sustituirse, a efectos de documentación, por fotografías acompañadas, en su caso, de detalles sobre dimensiones o por texto:
- 9.24.3. Detalles pormenorizados sobre los accesorios necesarios e instrucciones completas de instalación, incluidos los requisitos sobre el par de torsión:
- 9.24.4. Plano de los parachoques:
- 9.24.5. Dibujo de la línea del suelo en la parte delantera del vehículo:

## PARTE 3

## MODELO

**Ficha técnica nº ... sobre la homologación CE de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente**

La información que figura a continuación deberá presentarse, en su caso, por triplicado e ir acompañada de un índice de contenidos. Los planos que vayan a entregarse se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes utilizan materiales especializados, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

## 0. GENERALIDADES

0.1. Marca (razón social del fabricante):

0.2. Tipo:

0.2.1. Denominación comercial (si está disponible):

0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:

0.7. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación CE:

0.8. Nombre y dirección de la(s) planta(s) de montaje:

0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

## 1. DESCRIPCIÓN DEL DISPOSITIVO

1.1. Descripción técnica detallada (adjúntense fotografías o planos):

1.2. Instrucciones de montaje e instalación, incluidos los pares de torsión necesarios:

1.3. Lista de tipos de vehículos en los que se pueden instalar:

1.4. Restricciones de uso y condiciones para la instalación:

(<sup>b</sup>) Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, la unidad técnica independiente o el componente a que se refiere esta ficha técnica, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

(<sup>c</sup>) Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en el anexo II, sección A, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

(<sup>1</sup>) Táchese lo que no proceda (si es aplicable más de una opción, puede que no sea necesario tachar nada).

*ANEXO III***Modelos de certificado de homologación CE**

## Parte 1:

Certificado de homologación CE sobre la homologación de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones

## Parte 2:

Certificado de homologación CE sobre la homologación de un vehículo equipado con un sistema de protección delantera

## Parte 3:

Certificado de homologación CE sobre la homologación de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente

## PARTE 1

## MODELO

**formato máximo: A4 (210 × 297 mm)**

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de las autoridades competentes en materia de homologación CE

Comunicación relativa a:

- homologación CE <sup>(1)</sup>
- extensión de homologación CE <sup>(1)</sup>
- denegación de homologación CE <sup>(1)</sup>
- retirada de homologación CE <sup>(1)</sup>

respecto a un tipo de vehículo en lo referente a la protección de los peatones

de conformidad con el Reglamento (CE) n° 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, aplicado por ...

y modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° .../... <sup>(2)</sup>

Número de homologación CE:

Motivos de la extensión:

## SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante):
- 0.2. Tipo:
  - 0.2.1. Denominación o denominaciones comerciales (en su caso):
- 0.3. Medios de identificación del tipo, si están marcados en el vehículo <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Ubicación de esa marca:
- 0.4. Categoría de vehículo <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:
- 0.8. Nombre y dirección de la(s) planta(s) de montaje:
- 0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

## SECCIÓN II

1. Información adicional (si procede) (véase la adenda):
2. Servicio técnico encargado de realizar los ensayos:
3. Fecha del acta de ensayo:
4. Número del acta de ensayo:

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(2)</sup> Insértese el número del Reglamento modificador.

<sup>(3)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, la unidad técnica independiente o el componente a que se refiere esta información, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en el anexo II, sección A, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

5. Observaciones (si las hubiera) (véase la adenda):
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:

Se adjunta: Expediente de homologación

Acta de ensayo

Adenda al certificado de homologación CE n° ... sobre la homologación de un vehículo en lo referente a la protección de los peatones conforme al Reglamento (CE) n° 78/2009

1. Información adicional
- 1.1. Descripción sucinta de la estructura, las dimensiones, las líneas y los materiales constituyentes del tipo de vehículo:
- 1.2. Ubicación del motor: delantera/trasera/central <sup>(1)</sup>
- 1.3. Tracción: delantera/trasera <sup>(1)</sup>
- 1.4. Masa del vehículo presentado a ensayo [definida de conformidad con el punto 1.7 del anexo I del Reglamento (CE) n° 78/2009]:
- Eje delantero:
  - Eje trasero:
  - Total:
- 1.5. Resultados de los ensayos con arreglo a los requisitos del anexo I del Reglamento (CE) n° 78/2009
- 1.5.1. Resultados de los ensayos de la sección 2:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado <sup>(1)</sup>
Simulador de la parte inferior de la pierna contra el parachoques (en su caso)	Ángulo de flexión	..... grados	
	Desplazamiento de rotura	..... mm	
	Aceleración en la tibia	..... g	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el parachoques (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	
	Momento de flexión	..... Nm	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde delantero del capó	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	<sup>(2)</sup>
	Momento de flexión	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño (3,5 kg) contra la parte superior del capó	Valores HPC en la zona A [doce resultados <sup>(3)</sup> ]		
	Valores HPC en la zona B [seis resultados <sup>(3)</sup> ]		
Simulador de cabeza de adulto (4,8 kg) contra el parabrisas	Valores HPC [cinco resultados <sup>(3)</sup> ]		<sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Según los valores especificados en el anexo I, sección 2, del Reglamento (CE) n° 78/2009.

<sup>(2)</sup> Solo con fines de seguimiento.

<sup>(3)</sup> De acuerdo con la legislación de aplicación de la Comisión.

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

## 1.5.2. Resultados de los ensayos de la sección 3:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado <sup>(1)</sup>
Simulador de la parte inferior de la pierna contra el parachoques (en su caso)	Ángulo de flexión	..... grados	
	Desplazamiento de rotura	..... mm	
	Aceleración en la tibia	..... g	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el parachoques (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto...	..... kN	
	Momento de flexión	..... Nm	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde delantero del capó	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	<sup>(2)</sup>
	Momento de flexión	..... Nm	<sup>(2)</sup>
Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño (3,5 kg) contra la parte superior del capó	Valores HPC [nueve resultados <sup>(3)</sup> ]		
Simulador de cabeza de adulto (4,5 kg) contra la parte superior del capó	Valores HPC [nueve resultados <sup>(3)</sup> ]		

<sup>(1)</sup> Según los valores especificados en el anexo I, sección 3, del Reglamento (CE) n° 78/2009.

<sup>(2)</sup> Solo con fines de seguimiento.

<sup>(3)</sup> De acuerdo con la legislación de aplicación de la Comisión.

Observaciones: (por ejemplo, válido para vehículos con el volante tanto a la izquierda como a la derecha)

## 1.5.3. Requisitos de la sección 4:

Detalles del sistema de asistencia en la frenada suministrado <sup>(1)</sup>	
Observaciones <sup>(2)</sup> :	

<sup>(1)</sup> Describese el funcionamiento del sistema.

<sup>(2)</sup> Describense los ensayos de verificación del sistema efectuados.

## PARTE 2

## MODELO

**formato máximo: A4 (210 × 297 mm)**

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de las autoridades competentes en materia de homologación CE
--

Comunicación relativa a:

- homologación CE <sup>(1)</sup>
- extensión de homologación CE <sup>(1)</sup>
- denegación de homologación CE <sup>(1)</sup>
- retirada de homologación CE <sup>(1)</sup>

respecto a un tipo de vehículo equipado con un sistema de protección delantera

de conformidad con el Reglamento (CE) n° 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo 14 de enero de 2009, aplicado por ...

y modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° .../... <sup>(2)</sup>

Número de homologación CE:

Motivo de la extensión:

## SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante):
- 0.2. Tipo:
  - 0.2.1. Denominación comercial (si está disponible):
- 0.3. Medios de identificación del tipo, si están marcados en el vehículo <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Ubicación de esa marca:
- 0.4. Categoría de vehículo <sup>(4)</sup>:
- 0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:
- 0.7. Emplazamiento y método de colocación de la marca de homologación CE:
- 0.8. Dirección de la(s) planta(s) de montaje:
- 0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(2)</sup> Insértese el número del Reglamento modificador.

<sup>(3)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, la unidad técnica independiente o el componente a que se refiere esta información, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

<sup>(4)</sup> Clasificación con arreglo a las definiciones que figuran en el anexo II, sección A, de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

## SECCIÓN II

1. Información adicional (si procede) (véase la adenda):
2. Servicio técnico encargado de realizar los ensayos:
3. Fecha del acta de ensayo:
4. Número del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera) (véase la adenda):
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:

Se adjunta: Expediente de homologación  
Acta de ensayo

Adenda al certificado de homologación CE nº ... sobre la homologación de un vehículo  
equipado con un sistema de protección delantera conforme al Reglamento (CE)  
nº 78/2009

1. Información complementaria, si existe:
2. Observaciones:
3. Resultados de los ensayos con arreglo a los requisitos del anexo I, sección 5, del Reglamento (CE) nº 78/2009:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado
Simulador de la parte inferior de la pierna contra el sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (en su caso)	Ángulo de flexión	..... grados	
	Desplazamiento de rotura	..... mm	
	Aceleración en la tibia	..... g	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	
	Momento de flexión	..... Nm	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde delantero del sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (solo con fines de seguimiento)	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	
	Momento de flexión	Nm	
Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño (3,5 kg) contra el sistema de pro- tección delantera	Valores HPC (un mínimo de tres valores)		



## PARTE 3

## MODELO

**formato máximo: A4 (210 × 297 mm]**

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de las autoridades competentes en materia de homologación CE

Comunicación relativa a:

- homologación CE <sup>(1)</sup>
- extensión de homologación CE <sup>(1)</sup>
- denegación de homologación CE <sup>(1)</sup>
- retirada de homologación CE <sup>(1)</sup>

respecto a un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente

de conformidad con el Reglamento (CE) n° 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo 14 de enero de 2009, aplicado por ...

y modificado por última vez por el Reglamento (CE) n° .../... <sup>(2)</sup>

Número de homologación CE:

Motivo de la extensión:

## SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante):
- 0.2. Tipo:
- 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en este <sup>(3)</sup>:
  - 0.3.1. Ubicación de esa marca:
- 0.5. Nombre o razón social y domicilio del fabricante:
- 0.7. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación CE:
- 0.8. Nombre y dirección de la(s) planta(s) de montaje:
- 0.9. Nombre y domicilio del representante del fabricante (si procede):

## SECCIÓN II

1. Información complementaria (véase la adenda):
2. Servicio técnico encargado de realizar los ensayos:
3. Fecha del acta de ensayo:

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(2)</sup> Insértese el número del Reglamento modificador.

<sup>(3)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, la unidad técnica independiente o el componente a que se refiere esta información, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

4. Número del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera) (véase la adenda):
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:

Se adjunta: Expediente de homologación  
Acta de ensayo

Adenda al certificado de homologación CE n° ... sobre la homologación de un sistema de protección delantera que deba suministrarse como unidad técnica independiente conforme al Reglamento (CE) n° 78/2009

1. Información adicional
  - 1.1. Método de acoplamiento:
  - 1.2. Instrucciones de montaje e instalación:
  - 1.3. Lista de tipos de vehículos en los que se puede instalar el sistema, restricciones de uso y condiciones para el montaje:  
.....
2. Observaciones:
3. Resultados de los ensayos con arreglo a los requisitos del anexo I, sección 5, del Reglamento (CE) n° 78/2009:

Ensayo	Valor registrado		Superado/No superado
Simulador de la parte inferior de la pierna contra el sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (en su caso)	Ángulo de flexión	..... grados	
	Desplazamiento de rotura	..... mm	
	Aceleración en la tibia	..... g	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (en su caso)	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	
	Momento de flexión	..... Nm	
Simulador de la parte superior de la pierna contra el borde delantero del sistema de protección delantera — Tres posiciones de ensayo (solo con fines de seguimiento)	Suma de las fuerzas de impacto	..... kN	
	Momento de flexión	Nm	
Simulador de cabeza de niño/adulto pequeño (3,5 kg) contra el sistema de protección delantera	Valores HPC (un mínimo de tres valores)		

## ANEXO IV

## MARCA DE HOMOLOGACIÓN CE

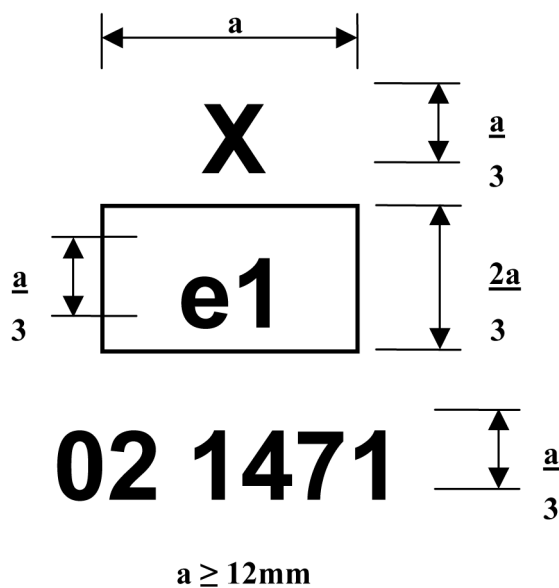
1. Dicha marca consistirá en:
  - 1.1. La letra «e» minúscula dentro de un rectángulo, seguida de la(s) letra(s) o números distintivos del Estado miembro que haya concedido la homologación CE:

—	1	para Alemania
—	2	para Francia
—	3	para Italia
—	4	para los Países Bajos
—	5	para Suecia
—	6	para Bélgica
—	7	para Hungría
—	8	para la República Checa
—	9	para España
—	11	para el Reino Unido
—	12	para Austria
—	13	para Luxemburgo
—	17	para Finlandia
—	18	para Dinamarca
—	19	para Rumanía
—	20	para Polonia
—	21	para Portugal
—	23	para Grecia
—	24	para Irlanda
—	26	para Eslovenia
—	27	para Eslovaquia
—	29	para Estonia
—	32	para Letonia
—	34	para Bulgaria
—	36	para Lituania
—	49	para Chipre
—	50	para Malta
  - 1.2. En la proximidad del rectángulo, el «número de homologación de base» que figura en la sección 4 del número de homologación mencionado en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE, precedido de los dos dígitos que indican el número secuencial asignado a la última modificación técnica importante del presente Reglamento en la fecha en que fue concedida la homologación CE. El número secuencial para el presente Reglamento es 02.
  - 1.3. Las siguientes letras adicionales situadas encima del rectángulo:
    - 1.3.1. «A» para indicar que el sistema de protección delantera ha sido homologado con arreglo a los requisitos del punto 5.1.1.1 del anexo I y es apto para ser incorporado a vehículos que cumplen la sección 2 del anexo I.
    - 1.3.2. «B» para indicar que el sistema de protección delantera ha sido homologado con arreglo a los requisitos del punto 5.1.1.2 del anexo I y es apto para ser incorporado a vehículos que cumplen la sección 3 del anexo I.

- 1.3.3. «X» para indicar que el sistema de protección delantera ha sido homologado tomando en consideración los resultados de los ensayos de simulación de pierna con impactador de conformidad con los puntos 5.1.1.3 o 5.1.2.2 del anexo I y es apto únicamente para ser incorporado a vehículos que no cumplen bien la sección 2 o bien la sección 3 del anexo I.
  - 1.4. La marca de homologación CE deberá ser claramente legible, indeleble y visible cuando se instale en el vehículo.
  - 1.5. En el apéndice al presente anexo se incluye un ejemplo de marca de homologación.
-

## Apéndice

## Ejemplo de marca de homologación CE



El dispositivo con la marca de homologación CE que figura más arriba es un sistema de protección delantera homologado en Alemania (e1) conforme al presente Reglamento (02) con el número de homologación de base 1471.

La letra «X» indica que el sistema de protección delantera ha sido homologado tomando en consideración los resultados de los ensayos de simulación de pierna con impactador de conformidad con el punto 5.1.1.3 o el punto 5.1.2.2 del anexo I.

## ANEXO V

**Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE**

La Directiva 2007/46/CE queda modificada como sigue:

1) La sección 9.24 del anexo I se sustituye por el texto siguiente:

«9.24. Sistema de protección delantera

9.24.1. Disposición general (plano o fotografías) que indique la posición y el acoplamiento de los sistemas de protección delantera:

9.24.2. Planos o fotografías, en su caso, de las rejillas de toma de aire, rejilla del radiador, elementos decorativos, símbolos, emblemas y huecos y cualquier otro saliente exterior o pieza de la superficie exterior que pueda considerarse importante (como los dispositivos de alumbrado). Si las piezas enumeradas en la primera frase no son fundamentales, pueden sustituirse, a efectos de documentación, por fotografías acompañadas, en su caso, de detalles sobre dimensiones o por texto:

9.24.3. Detalles pormenorizados sobre los accesorios necesarios e instrucciones completas de instalación, incluidos los requisitos sobre el par de torsión:

9.24.4. Plano de los parachoques:

9.24.5. Dibujo de la línea del suelo en la parte delantera del vehículo:».

2) La sección 9.24 de la parte I, letra A, del anexo III se sustituye por el texto siguiente:

«9.24. Sistema de protección delantera

9.24.1. Disposición general (plano o fotografías) que indique la posición y el acoplamiento de los sistemas de protección delantera:

9.24.3. Detalles pormenorizados sobre los accesorios necesarios e instrucciones completas de instalación, incluidos los requisitos sobre el par de torsión:».

3) El anexo IV se modifica como sigue:

a) en la parte I:

i) El punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58. Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009	DO L 35 de 4.2.2009, p. 1	X					X»											
---------------------------------	----------------------------	---------------------------	---	--	--	--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

ii) se suprime la nota a pie de página 7,

iii) se suprime el punto 60;

b) en el apéndice:

i) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009	DO L 35 de 4.2.2009, p. 1	N/A (*)
------	----------------------------	----------------------------	---------------------------	---------

(\*) Todo sistema de protección delantera suministrado con el vehículo cumplirá los requisitos del Reglamento (CE) n° 78/2009, llevará un número de homologación y se marcará en consecuencia.».

ii) se suprime el punto 60.

4) El apéndice del anexo VI se modifica como sigue:

a) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009»		
------	----------------------------	-----------------------------	--	--

b) se suprime el punto 60.

5) El anexo XI se modifica como sigue:

a) en el apéndice 1:

i) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009	X	N/A (*)						
------	----------------------------	----------------------------	---	---------	--	--	--	--	--	--

(\*) Todo sistema de protección delantera suministrado con el vehículo cumplirá los requisitos del Reglamento (CE) n° 78/2009, llevará un número de homologación y se marcará en consecuencia.»

ii) se suprime el punto 60;

b) en el apéndice 2:

i) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009	N/A		N/A»,					
------	----------------------------	----------------------------	-----	--	-------	--	--	--	--	--

ii) se suprime el punto 60;

c) en el apéndice 3:

i) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009								X»,
------	----------------------------	----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	-----

ii) se suprime el punto 60;

d) en el apéndice 4:

i) el punto 58 se sustituye por el texto siguiente:

«58.	Protección de los peatones	Reglamento (CE) n° 78/2009			N/A (*)					
------	----------------------------	----------------------------	--	--	---------	--	--	--	--	--

(\*) Todo sistema de protección delantera suministrado con el vehículo cumplirá los requisitos del Reglamento (CE) n° 78/2009, llevará un número de homologación y se marcará en consecuencia.»

ii) se suprime el punto 60.