

**Conseil économique et social**

Distr. générale
26 février 2016
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

**Forum mondial de l'harmonisation
des Règlements concernant les véhicules****Groupe de travail de la sécurité passive****Cinquante-neuvième session**

Genève, 9-13 mai 2016

Point 9 de l'ordre du jour provisoire

Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité)**Proposition de série 07 d'amendements au Règlement n° 16
(Ceintures de sécurité)****Communication de l'expert de l'Australie***

Le texte reproduit ci-dessous, établi par l'expert de l'Australie, vise à introduire des dispositions relatives aux dispositifs de désactivation des coussins gonflables (lorsqu'ils sont présents). Il est fondé sur le document informel GRSP-58-14 distribué lors de la cinquante-huitième session du Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). Les modifications qu'il est proposé d'apporter au texte actuel du Règlement n° 16, y compris au projet de complément 7 à la série 06 d'amendements (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2015/25), sont indiquées en caractères gras pour les ajouts ou biffés pour les suppressions.

* Conformément au programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2014-2018 (ECE/TRANS/240, par.105, et ECE/TRANS/2014/26, activité 02.4), le Forum mondial élabore, harmonise et actualise les Règlements, afin d'améliorer les caractéristiques fonctionnelles des véhicules. Le présent document est soumis en vertu de ce mandat.

GE.16-03102 (F) 170316 290316



* 1 6 0 3 1 0 2 *

Merci de recycler



I. Proposition

Liste des annexes,

Ajouter une nouvelle annexe 19, ainsi conçue :

« **Annexe 19 Essais du système témoin de coussin gonflable** ».

Texte du Règlement

Ajouter un nouveau paragraphe 1.5, ainsi conçu :

« **1.5 Véhicules des catégories M₁ et N₁ en ce qui concerne les dispositifs de désactivation des coussins gonflables pour passager.** ».

Les paragraphes 1.5 à 1.7 deviennent les paragraphes 1.6 à 1.8.

Paragraphe 2.9, modifier comme suit :

« 2.9 “**Coussin gonflable de protection frontale pour passager (ou Coussin gonflable pour passager)**”, une installation de coussin gonflable conçue pour protéger un ou plusieurs l’occupant(s) (~~les occupants~~) du(~~des~~) d’un siège (ou **de sièges**) autre(s) que celui du conducteur en cas de choc frontal. ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 2.48 à 2.50, ainsi conçus :

« 2.48 “**Dispositif de désactivation (pour un coussin gonflable)**” désigne un élément ou un ensemble d’éléments servant à désactiver un coussin gonflable.

2.49 “**Témoin**” désigne un signal optique qui, lorsqu’il est allumé, sert à indiquer qu’un dispositif est en fonction ou désactivé, que son fonctionnement ou son état est correct ou défectueux ou qu’il ne fonctionne pas.

2.50 “**Commutateur de contact du véhicule**”, désigne le dispositif permettant de faire passer le système électronique du véhicule de sa position désactivée, lorsque le véhicule est stationné et en l’absence du conducteur, à sa position normale de fonctionnement. ».

Paragraphe 5.2.2, modifier comme suit :

« 5.2.2 Chaque homologation doit comporter l’attribution d’un numéro d’homologation, dont les deux premiers chiffres (actuellement ~~0607~~ correspondant à la série d’amendements ~~0607~~) indiquent la série d’amendements contenant les modifications techniques majeures les plus récentes apportées au Règlement à la date de délivrance de l’homologation. Une même Partie contractante ne peut pas attribuer ce même numéro à un autre type de véhicule, comme indiqué au paragraphe 2.16 ci-dessus. ».

Paragraphe 8.1.1, modifier comme suit :

« 8.1.1 À l’exception des places assises destinées à n’être utilisées que lorsque le véhicule est à l’arrêt, les sièges des véhicules des catégories M₁ et M₂ (classe III ou B⁹), M₃ (classe III ou B⁹) et N doivent être équipés de ceintures de sécurité ou de systèmes de retenue satisfaisant aux prescriptions du présent Règlement.

⁹ Selon les définitions figurant dans la Résolution d’ensemble sur la construction des véhicules (R.E.3.), document ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, par. 2 – www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

Les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent exiger l'installation de ceintures de sécurité sur les véhicules des catégories M₂ et M₃, classe II.

Les ceintures de sécurité et/ou les systèmes de retenue montés sur des véhicules des catégories M₂ ou M₃, classe I, II ou A, doivent être conformes aux prescriptions du présent Règlement.

~~Les Parties contractantes peuvent, en vertu de leur législation nationale, permettre l'installation de ceintures de sécurité ou de systèmes de retenue autres que ceux visés par le présent Règlement à condition qu'ils soient destinés à des personnes handicapées.~~

Les systèmes de retenue satisfaisant aux prescriptions de l'annexe 8 du Règlement n° 107, série 02 d'amendements, ne sont pas soumis aux dispositions du présent Règlement.

Les véhicules des catégories M₂ ou M₃, classe I ou A, peuvent être équipés de ceintures de sécurité et/ou de systèmes de retenue conformes aux prescriptions du présent Règlement.

Seuls les véhicules des catégories M₂ ou M₃ peuvent être équipés de systèmes de retenue comprenant un dispositif souple d'adaptation en hauteur de la ceinture (par. 2.14.7). ».

Ajouter un nouveau paragraphe 8.1.3, ainsi conçu :

« **8.1.3** Dans le cas de sièges qui ne sont pas seulement destinés à être utilisés lorsque le véhicule est à l'arrêt mais qui peuvent être tournés ou placés dans plus d'une orientation, les prescriptions des paragraphes 8.1.1 à 8.1.2 ne doivent s'appliquer qu'aux orientations destinées à un usage normal lorsque le véhicule circule sur route. ».

Les paragraphes 8.1.3 (ancien) à 8.1.10 deviennent les paragraphes 8.1.4 à 8.1.11.

Paragraphe 8.1.11 (ancien), supprimer.

Ajouter de nouveaux paragraphes 8.1.12 à 8.1.15, ainsi conçus :

« **8.1.12** Un témoin distinct "coussin gonflable passager désactivé" conforme aux prescriptions du Règlement n° 121 doit être prévu pour le(s) coussin(s) gonflable(s) de protection frontale des passagers dans les véhicules des catégories M₁ et N₁ équipés d'un dispositif de désactivation (manuel ou automatique). [Le témoin doit comporter les mots suivants "COUSSIN GONFLABLE passager DESACTIVE" à 25 mm (au-dessus ou au-dessous) du témoin]¹⁰.

8.1.13 Chaque fois que le "commutateur de contact du véhicule" est sur la position "ACTIVE", chaque témoin de "coussin gonflable passager désactivé" conforme au paragraphe 8.1.12 doit (permettant que soient effectués les nécessaires diagnostic du véhicule et contrôle du système) :

- a) [Ne pas s'allumer lorsque le coussin gonflable de protection frontale du passager auquel il s'applique est activé (ACTIVE) ; et

¹⁰ L'identification à l'aide des mots "COUSSIN GONFLABLE passager DESACTIVE/ACTIVE" ou "COUSSIN GONFLABLE passager ACTIVE/DESACTIVE" (selon le cas) doit être préférée lorsque le témoin est groupé avec un témoin supplémentaire "coussin gonflable passager activé" fourni également par le constructeur.

- b) S'allumer et (sauf exigence contraire du paragraphe 8.5 du présent Règlement) rester allumé chaque fois que le(s) coussin(s) gonflable(s) de protection frontale du passager auquel il(s) s'applique(nt) est/sont désactivé(s) (DESACTIVE).

8.1.14 Lorsqu'un ou plusieurs coussin(s) gonflable(s) de protection frontale des passagers présent(s) sur un véhicule de catégorie M₁ ou N₁ est/sont équipé(s) d'un dispositif de désactivation manuelle :

8.1.14.1 Chacun de ces dispositifs matériels (par exemple un interrupteur manuel) doit :

- a) Se trouver du côté passager du véhicule et être clairement identifié par les mots "COUSSIN GONFLABLE passager DESACTIVE/ACTIVE" ou "COUSSIN GONFLABLE passager ACTIVE/DESACTIVE" (selon le cas) ;
- b) Inclure une position d'activation du coussin gonflable passager durablement marquée [du mot "ACTIVE"] avec le pictogramme "coussin gonflable passager activé"¹¹ ci-dessous :



- c) Inclure une position d'activation du coussin gonflable passager durablement marquée [du mot "DESACTIVE"] avec le pictogramme "coussin gonflable passager désactivé"¹¹ ci-dessous :



8.1.14.2 Chacun de ces dispositifs logiciels (par exemple un menu électronique option/sous-option) doit :

- a) Afficher/contenir [les mots "COUSSIN GONFLABLE passager ACTIVE"] avec (c'est-à-dire en même temps que) le pictogramme "coussin gonflable passager activé"¹¹ représenté au paragraphe 8.1.14.1 b) ci-dessus ;
- b) Afficher/contenir [les mots "COUSSIN GONFLABLE passager DESACTIVE"] avec (c'est-à-dire en même temps que) le pictogramme "coussin gonflable passager désactivé"¹¹ représenté au paragraphe 8.1.14.1 c) ci-dessus.

¹¹ Le pictogramme peut être monochrome et/ou mis en miroir dans le véhicule.

- 8.1.14.3** Le manuel d'utilisation du véhicule doit au moins contenir, dans toutes les langues officielles de la ou des Partie(s) contractante(s) (par exemple sur le territoire de l'Union européenne, au Japon, dans la Fédération de Russie ou en Nouvelle-Zélande) avec lesquelles le constructeur est susceptible de rechercher la reconnaissance mutuelle des homologations :
- a) Des instructions complètes sur le fonctionnement de chaque dispositif manuel de désactivation des coussins gonflables ;
 - b) Une déclaration expliquant que la principale raison d'être d'un interrupteur de coussin gonflable du passager (ou dispositif de désactivation) est de permettre l'utilisation (le coussin gonflable étant désactivé) d'un dispositif de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur une place assise équipée d'un coussin gonflable frontal.

Il doit être possible de trouver l'information facilement dans le manuel d'utilisation du véhicule (au moyen d'une mention claire sur la première page, d'un onglet marque-page, d'un livret séparé, etc.).

- 8.1.15** Lorsqu'un coussin gonflable de protection frontale destiné au siège du passager avant d'un véhicule de la catégorie M₁ est équipé d'un dispositif de désactivation manuelle :

- [8.1.15.1]** Le véhicule doit être conforme aux critères de performance relatifs au mannequin du type Hybrid III femme du 5^e centile du Règlement n° [137] dans sa forme originale, quand le coussin gonflable de protection frontale pour le siège du passager avant est désactivé avant l'essai conformément à l'annexe 3 (procédure d'essai) ou à l'annexe 7 (procédure d'essai avec chariot) de ce Règlement ; ou

- 8.1.15.2** Le siège du passager avant doit être muni d'un témoin de coussin gonflable conforme aux prescriptions du paragraphe 8.5 du présent Règlement. »].

Ajouter de nouveaux paragraphes 8.5 à 8.5.2, ainsi conçus :

[« **8.5** **Équipement de système témoin de coussin gonflable**

- 8.5.1** Tout système témoin de coussin gonflable fourni conformément au paragraphe 8.1.15.2 du présent Règlement doit, lors d'essais effectués conformément à l'annexe 19, satisfaire aux exigences suivantes :

- 8.5.1.1** L'alerte visuelle doit consister en un allumage intermittent mais à intervalles rapprochés (clignotant) du témoin "coussin gonflable du passager désactivé" correspondant.

- 8.5.1.2** L'alerte sonore doit consister en un signal sonore continu ou intermittent mais à intervalles rapprochés ou en un message vocal. S'il s'agit d'un message vocal, le constructeur doit veiller à ce que les langues dans lesquelles il est formulé soient celles du marché sur lequel le véhicule est commercialisé. L'alerte sonore peut comporter plusieurs phases.

- 8.5.1.3** L'alerte visuelle et l'alerte sonore doivent fonctionner pendant une durée cumulée d'au moins [X] secondes pendant les [Y] secondes qui suivent au moins un (ou plusieurs) des événements suivants :

- 8.5.1.3.1** La distance parcourue est supérieure à la valeur seuil de déclenchement.

- La valeur seuil ne doit pas être supérieure à 500 m (à l'exclusion de la distance pendant laquelle le véhicule n'est pas en utilisation normale).
- 8.5.1.3.2 La vitesse du véhicule est supérieure à la valeur seuil de déclenchement.
- La valeur seuil ne doit pas être supérieure à 25 km/h.
- 8.5.1.3.3 La durée pendant laquelle le véhicule est en utilisation normale est supérieure à la valeur seuil de déclenchement.
- La valeur seuil ne doit pas être supérieure à 60 s (à l'exclusion de la distance pendant laquelle le véhicule n'est pas en utilisation normale).
- 8.5.2 L'alerte sonore de tout système témoin de coussin gonflable pour passager fourni conformément au paragraphe 8.1.15.2 du présent Règlement ne peut être conçue que pour permettre la désactivation lorsqu'une séquence d'opérations qui ne sont pas détaillées dans les instructions fournies avec le véhicule et/ou qui nécessitent l'utilisation d'outils (mécaniques, électriques, numériques, etc.) qui ne sont pas fournis avec le véhicule est nécessaire pour désactiver l'alerte sonore du système témoin de coussin gonflable.] ».

Ajouter de nouveaux paragraphes 15.4 à 15.4.4, ainsi conçus :

- « 15.4 À compter de la date officielle d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne peut refuser d'accorder ou d'accepter une homologation en vertu du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 07 d'amendements.
- 15.4.1 À compter du 1^{er} septembre [2018], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne doivent accorder des homologations que si le type de véhicule à homologuer satisfait aux prescriptions du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 07 d'amendements.
- 15.4.2 Jusqu'au 1^{er} septembre [2020], aucune Partie contractante appliquant le présent Règlement ne pourra refuser de délivrer une homologation de type sur le plan régional et/ou national à un véhicule homologué en vertu du présent Règlement tel qu'il a été amendé par la série 06 d'amendements.
- 15.4.3 À compter du 1^{er} septembre [2020], les Parties contractantes appliquant le présent Règlement ne seront plus tenues d'accepter, aux fins d'homologation sur le plan régional et/ou national, des véhicules qui n'ont pas reçu d'homologation de type en vertu de ce Règlement tel qu'il a été amendé par la série 07 d'amendements.
- 15.4.4 Même après la date d'entrée en vigueur de la série 07 d'amendements, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement devront continuer à accepter les homologations d'éléments ou d'unités techniques distinctes (ceintures de sécurité et systèmes de retenue) accordées en vertu de la série précédente d'amendements et à leur délivrer des extensions. ».

Annexe 2, modifier comme suit :

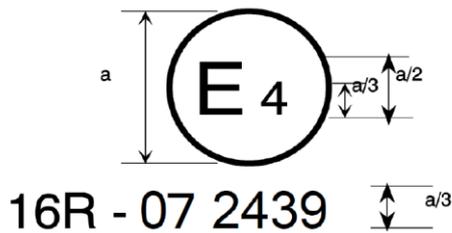
« Annexe 2

Exemples de marques d'homologation

- Exemples de marques d'homologation du véhicule pour ce qui est des ceintures de sécurité

Modèle A

(Voir par. 5.2.4 du présent Règlement)

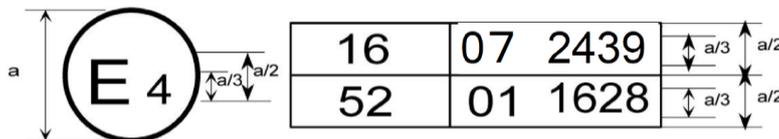


$a = 8 \text{ mm min.}$

La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce type de véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), pour ce qui est des ceintures de sécurité, en application du Règlement n° 16. Le numéro d'homologation indique que l'homologation a été délivrée au titre du Règlement n° 16 tel qu'il a été modifié par la série **07** d'amendements.

Modèle B

(Voir par. 5.2.5 du présent Règlement)



La marque d'homologation ci-dessus, apposée sur un véhicule, indique que ce type de véhicule a été homologué aux Pays-Bas (E 4), en application des Règlements n° 16 et 52¹. Les numéros d'homologation indiquent qu'aux dates respectives où les homologations ont été délivrées, le Règlement n° 16 comprenait la série **07** d'amendements, et le Règlement n° 52 la série 01 d'amendements.

... ».

¹ Le deuxième numéro n'est donné qu'à titre d'exemple.

Ajouter une nouvelle annexe 19, ainsi conçue :

« Annexe 19

[Essais du système de témoin de coussin gonflable pour passager

1. Configuration du véhicule d'essai
- 1.1 Le coussin gonflable de protection frontale pour passager est désactivé à l'aide du dispositif/moyen de désactivation manuelle approprié.
- 1.2 Simuler l'occupation du siège du passager avant en utilisant (au choix du constructeur) :
 - a) [40] kg ± [X] kg de masse totale placée au centre sur le coussin du siège ; ou
 - b) [Un mannequin Hybrid III de sexe féminin du 5^e centile] ; ou
 - c) [L'état dans lequel se trouve à bord du véhicule l'occupant d'un siège de passager avant latéral pas plus large que le mannequin Hybrid III de sexe féminin du 5^e centile est simulé à l'aide d'une méthode précisée par le constructeur et acceptée par l'autorité d'homologation].
- 1.3 Les ceintures du siège du conducteur et de celui du passager avant doivent être bouclées.
- 1.4 [Pour tout essai dans lequel l'occupation du siège du passager avant est simulée conformément au paragraphe 1.2 b) ou c) de la présente annexe, ce siège doit être réglé comme suit :
 - 1.4.1 Position longitudinale du siège

S'il est réglable dans le sens longitudinal, le siège doit être placé de telle sorte que son point H, déterminé par la méthode indiquée à l'annexe 15, soit :
 - a) Dans la position indiquée par le constructeur, qui doit être située à l'avant de la position de réglage médiane ; ou
 - b) En l'absence de recommandation particulière du constructeur, aussi proche que possible d'une position médiane entre la position la plus en avant du siège et la position centrale de son réglage.
 - 1.4.2 Angle d'inclinaison du dossier

S'il est réglable, le dossier doit être réglé de telle sorte que l'inclinaison du torse du mannequin soit aussi proche que possible de celle qui est recommandée par le constructeur pour un usage normal].
2. Essai
- 2.1 Un véhicule préparé conformément au paragraphe 1 est soumis à l'essai en respectant l'une au moins des conditions énumérées aux paragraphes 2.1.1 à 2.1.3 ci-dessous (au choix du constructeur).
 - 2.1.1 Accélérer le véhicule soumis à l'essai jusqu'à une vitesse de 25 -0/+10 km/h depuis l'arrêt.

- 2.1.2 Faire parcourir au véhicule, en marche avant, une distance d'au moins 500 m depuis l'arrêt.**
- 2.1.3 Faire avancer le véhicule à une vitesse supérieure à 10 km/h pendant au moins 60 s.] ».**

II. Justification

1. Le Règlement n° 94 (choc avant) et le Règlement n° [137] (choc avant, l'accent étant mis sur les dispositifs de retenue) sont des normes axées sur la performance qui ne prévoient rien en ce qui concerne la désactivation des coussins gonflables. L'Australie interprète cela (comme elle le fait avec sa réglementation nationale Australian Design Rule 69/00 portant sur la protection complète des occupants en cas de collision frontale) comme voulant dire que le véhicule doit respecter les prescriptions en matière de comportement au choc indépendamment de la présence ou non d'un dispositif de désactivation.
2. Toutefois, l'Australie ayant appliqué le Règlement n° 94, elle reconnaît et admet que les homologations délivrées en vertu de ce Règlement par les autorités d'homologation pour des types de véhicules munis de système de désactivation manuelle des coussins gonflables le sont seulement si le type de véhicule concerné passe l'essai avec succès quand le coussin gonflable est activé.
3. Il pourrait en aller de même avec le nouveau Règlement n° [137] que l'Australie souhaite adopter comme solution de remplacement de sa réglementation ADR 69/00. L'Australie estime que tant le Règlement n° 94 que le Règlement n° [137] devraient être amendés pour mentionner clairement l'utilisation d'un dispositif de désactivation et que le Règlement n° 16 devrait contenir des prescriptions applicables au fonctionnement d'un tel dispositif le cas échéant.
4. Le principal avantage d'un dispositif de désactivation de coussin gonflable pour passager est qu'il permet d'installer en toute sécurité un système de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur un siège équipé d'un tel coussin gonflable. Même si le problème ne se pose généralement pas en Australie (où le code de la route interdit l'utilisation d'un système de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur les sièges avant de véhicules dotés de plus d'une rangée de sièges), il faut admettre que d'autres Parties contractantes peuvent l'autoriser et que la réglementation doit s'en accommoder.
5. Une communication claire est toutefois essentielle pour préciser ce qu'est exactement un dispositif de désactivation, afin de réduire le risque de mauvaise interprétation et de mauvais usage susceptible d'entraîner la perte de vies ou des blessures graves tant parmi les enfants que parmi les occupants adultes. Cela vaut aussi bien pour les dispositifs de désactivation manuelle que pour les dispositifs automatiques. Un utilisateur souhaitant placer un système de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur un siège équipé d'un coussin gonflable doit avoir la confirmation que ce coussin gonflable est désactivé. Nous notons que le programme européen d'évaluation des nouveaux modèles de voitures et la norme fédérale 208 en matière de sécurité des véhicules automobiles des États-Unis d'Amérique contiennent des prescriptions détaillées à cet égard et nous recommandons que des prescriptions similaires soient incorporées au Règlement n° 16 de l'ONU.
6. Des prescriptions relatives à un étiquetage durable et uniformisé ainsi qu'à une notice d'instruction ont été préconisées dans la présente proposition pour rendre plus compréhensible l'utilisation des dispositifs de désactivation et pour réduire les risques de mauvaise utilisation. Cela aidera également les autorités routières ainsi que les associations d'usagers de la route et de consommateurs à fournir des informations et des explications simples et faciles à comprendre concernant la désactivation manuelle des coussins gonflables à l'intention des utilisateurs de véhicules.

7. Les témoins sont essentiels (tant pour les dispositifs manuels que pour les dispositifs automatiques de désactivation) lorsqu'il s'agit de confirmer qu'un coussin gonflable pour passager est désactivé lorsqu'on installe un système de retenue pour enfants faisant face vers l'arrière sur un siège équipé d'un tel coussin gonflable, ainsi que de rappeler au passager adulte de réactiver ensuite le coussin.

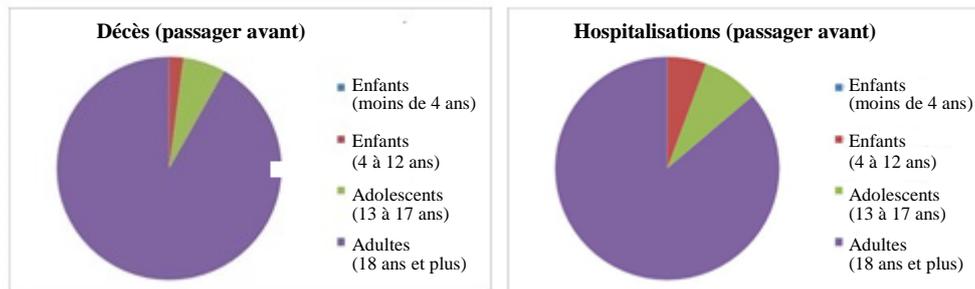
8. S'agissant de la désactivation manuelle des coussins gonflables, il importe aussi de relever :

a) Que la grande majorité des passagers qui décèdent ou qui sont grièvement blessés à la suite d'accidents de la route sont des adultes (voir par exemple le paragraphe 9 ci-dessous) ;

b) Que l'on ne peut pas compter sur les contrôles de police pour vérifier qu'un interrupteur de désactivation manuelle d'un coussin gonflable est dans la bonne position lorsqu'un passager adulte occupe le siège ; et

c) Que le mauvais usage des interrupteurs de désactivation manuelle d'un coussin gonflable pour passager risque (en l'absence de mesures appropriées) de compromettre l'amélioration de la protection des occupants adultes offerte par le nouveau Règlement n° [137].

9. L'illustration ci-dessous donne par exemple la répartition (en fonction de l'âge) du nombre de cas de décès et d'hospitalisations de passagers de voitures particulières légères (de la catégorie M₁) occupant des sièges avant à la suite d'accidents entre véhicules classés comme collision frontale (avec dépassement) ou collision frontale (sans dépassement) dans l'État australien de Victoria entre le 1^{er} janvier 2006 et le 31 décembre 2014 :



Source : VicRoads CrashStats.

10. Un témoin de coussin gonflable est proposé pour les véhicules de la catégorie M₁, avec un dispositif de désactivation manuelle, qui satisfait par ailleurs aux prescriptions fonctionnelles du Règlement n° [137] avec le coussin gonflable désactivé. Cette proposition doit être considérée dans le contexte de la proposition actuelle de la CE, du Japon et de la République de Corée qui, si elle est adoptée, exigera la présence d'un témoin de port de ceinture de sécurité pour le siège du passager avant et donc celle des capteurs indispensables pour permettre au système de rappeler à un passager adulte de réactiver tout coussin gonflable ayant été désactivé manuellement.

11. Si le GRSP décide de prescrire des témoins de port de ceinture de sécurité dans le Règlement n° 16 (comme l'ont proposé conjointement la CE, le Japon et la République de Corée), un témoin de coussin gonflable pour les véhicules de la catégorie M₁ équipés d'un système de désactivation manuelle de coussin gonflable pourrait être ajouté à moindre coût supplémentaire.