


Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2003/0033(COD) Procédure terminée
Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE) Abrogation 2007/0201(COD)	
Sujet 3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	RETT Politique régionale, transports et tourisme	ELDR VERMEER Herman	19/03/2003
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	JURI Juridique et marché intérieur	PPE-DE HARBOUR Malcolm	18/03/2003
	ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie		
	ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs	V/ALE STAES Bart	25/03/2003
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Affaires économiques et financières ECOFIN	2537	04/11/2003
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	2525	22/09/2003
Commission européenne	DG de la Commission Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME	Commissaire	

Evénements clés			
19/02/2003	Publication de la proposition législative	COM(2003)0067	Résumé
10/03/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
12/06/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé

12/06/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A5-0223/2003	
02/07/2003	Débat en plénière		
03/07/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	T5-0331/2003	Résumé
12/09/2003	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2003)0553	Résumé
04/11/2003	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
17/11/2003	Signature de l'acte final		
17/11/2003	Fin de la procédure au Parlement		
06/12/2003	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2003/0033(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Abrogation 2007/0201(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée

Portail de documentation

Document de base législatif	COM(2003)0067	19/02/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A5-0223/2003	12/06/2003	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	T5-0331/2003 JO C 074 24.03.2004, p. 0668-0828 E	03/07/2003	EP	Résumé
Comité économique et social: avis, rapport	CES0919/2003	16/07/2003	ESC	
Comité économique et social: avis, rapport	CES0943/2003 JO C 234 30.09.2003, p. 0010-0013	16/07/2003	ESC	
Proposition législative modifiée	COM(2003)0553	12/09/2003	EC	Résumé
Acte législatif de mise en oeuvre	32004D0090 JO L 031 04.02.2004, p. 0021-0068	23/12/2003	EU	Résumé

Informations complémentaires

Commission européenne	EUR-Lex
-----------------------	-------------------------

Acte final

[Directive 2003/102](#)
[JO L 321 06.12.2003, p. 0015-0025](#) Résumé

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

OBJECTIF : établir des prescriptions techniques harmonisées pour la réception des véhicules à moteur en matière de protection des piétons en vue d'assurer le fonctionnement correct du marché intérieur dans ce domaine. CONTENU : chaque année dans la Communauté, pas moins de 8.000 piétons et cyclistes sont tués et 300.000 autres sont blessés dans des accidents de la route. La présente proposition de directive vise à réduire le nombre des décès et des blessures dus à des accidents impliquant des piétons en modifiant l'avant des véhicules. La proposition fixe les dispositions auxquelles la construction de véhicules automobiles doit satisfaire pour améliorer la protection des piétons et des autres usagers de la route en atténuant la gravité des blessures lors de collision avec un véhicule à moteur. Les parties frontales des véhicules automobiles devront être construites de manière à ce que certaines valeurs limites ne soient pas dépassées lors d'un impact. Les mesures proposées s'appliquent aux voitures particulières et aux fourgonnettes. Les dispositions de la proposition se fondent sur les travaux scientifiques réalisés par le groupe de travail no 17 du Comité européen pour l'amélioration de la sécurité des véhicules (European Enhanced Vehicle-Safety Committee - EEVC) et le Centre commun de recherche de la Commission européenne. Afin de respecter les valeurs limites proposées, les véhicules à moteur (voitures particulières et fourgonnettes) devront réussir un certain nombre d'essais. Dans une première phase, commençant en 2005, les nouveaux types de véhicules devront se conformer à deux essais relatifs à la protection contre les blessures à la tête et aux jambes. Dans une seconde phase, commençant en 2010, quatre essais plus sévères seront requis pour les nouveaux types de véhicules, deux essais concernant les blessures à la tête et deux concernant les blessures aux jambes. Dans les cinq ans, tous les nouveaux véhicules devront se conformer à ces exigences d'essai. En raison de la rapidité de l'évolution technologique dans ce domaine, la proposition prévoit la possibilité de mettre au point des mesures alternatives aux prescriptions établies par la proposition. En conséquence, il sera procédé avant le 1er juillet 2004 à une évaluation de la faisabilité des prescriptions techniques proposées pour l'exécution des essais, et notamment d'autres mesures susceptibles d'avoir au moins les mêmes effets en termes de protection que celles proposées. Sur la base de cette évaluation, la Commission proposera éventuellement une modification de la directive. ?

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

La commission a adopté le rapport de M. Herman VERMEER (ELDR, NL) qui approuve la proposition dans les grandes lignes, sous réserve d'un certain nombre d'amendements en 1ère lecture de la procédure de codécision : - cette nouvelle directive devrait faire partie d'un ensemble plus large de mesures à adopter par le secteur automobile et les Etats membres, fondé sur l'échange de bonnes pratiques et portant sur la sécurité des piétons et des autres usagers vulnérables de la route aux phases de précollision, de collision et de postcollision; - la Commission devrait étudier la faisabilité d'étendre le champ de cette directive aux véhicules de plus de 3,5 tonnes; - l'étude de faisabilité que la Commission devra effectuer d'ici le 1er juillet 2004 devrait être menée par des experts indépendants et fondée sur des tests pratiques et des études scientifiques indépendantes; - si, à la suite de l'étude de faisabilité, il est jugé nécessaire d'adapter les dispositions de la directive pour y inclure une combinaison de mesures passives et actives, la Commission devrait présenter une proposition qui fait l'objet d'une procédure de codécision pleine et entière impliquant le Parlement et le Conseil; - dans la mesure où l'adaptation de la directive se limite à l'introduction de mesures passives alternatives, cette adaptation peut être effectuée par le comité pour l'adaptation au progrès technique; - afin de préciser le cadre dans lequel doivent s'inscrire les rapports de la Commission, il faut stipuler que la Commission doit communiquer au Conseil et au Parlement d'ici au 1er avril 2006, puis tous les deux ans, les résultats de l'évaluation des progrès effectués par l'industrie dans le domaine de la protection des piétons. ?

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

En adoptant le rapport de M. Herman VERMEER (ELDR, NL), le Parlement européen accueille favorablement la proposition de la Commission sous réserve de quelques amendements proposés par la commission au fond (se reporter au résumé précédent). D'une manière générale, les députés sont d'avis que cette nouvelle directive devrait faire partie d'un train de mesures plus important à adopter par le secteur automobile et les États membres, fondé sur les meilleures pratiques et portant sur les niveaux de sécurité des piétons et des autres usagers vulnérables avant, pendant et après l'accident. ?

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

La proposition modifiée de la Commission retient les amendements approuvés par le Parlement européen car ils sont en conformité avec la proposition initiale. Ces amendements visent notamment à : - modifier l'intitulé de la directive, ce qui permet de préciser que la directive ne contient pas seulement des mesures de sécurité passive (c'est-à-dire des mesures concernant la protection des piétons en cas de collision), mais qu'elle porte également sur l'éventuelle inclusion future de mesures actives (visant tout bonnement à éviter les collisions); - souligner que la proposition fait partie intégrante d'un ensemble plus vaste de mesures tant actives que passives qui doivent être prises d'urgence afin d'améliorer la protection des piétons et des autres usagers vulnérables de la route dans le cadre du programme d'action pour la sécurité routière; - insister sur le fait qu'une approche efficace en matière de protection des piétons doit reposer sur l'association de mesures actives et passives; - prévoir la possibilité d'étendre le champ d'application de la directive aux véhicules dont la masse ne dépasse pas 3,5 tonnes, alors que la proposition originale s'applique aux véhicules dont la masse ne dépasse pas 2,5 tonnes; - souligner que la Communauté, les entreprises concernées et les États membres doivent envisager un ensemble plus vaste de mesures - dont la directive est un élément - afin de protéger les piétons et les autres usagers de la route. Ces mesures porteront sur la protection active et passive; - préciser que l'étude de faisabilité à effectuer par la Commission doit couvrir des mesures alternatives - aux essais "EEVC" - ayant une efficacité réelle au moins

équivalente. Ces amendements précisent que les mesures alternatives doivent être des mesures passives ou une combinaison de mesures passives et actives; - souligner qu'il convient d'encourager le développement de technologies de sécurité active; - clarifier la procédure d'amendement de la directive; - introduire l'obligation pour la Commission de communiquer au Conseil et au Parlement européen, avant le 1er avril 2006, puis tous les deux ans, le suivi des progrès effectués dans le domaine de la protection des piétons.?

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

OBJECTIF : réduire le nombre des décès et des blessures dont sont victimes les piétons en cas de collision avec des voitures ou des véhicules légers. **ACTE LÉGISLATIF** : Directive 2003/102/CE relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil. **CONTENU** : à la suite de contacts avec le Parlement européen, il a été possible de parvenir à un accord en première lecture et, par conséquent, d'adopter cette directive rapidement. La directive vise à modifier le mode de construction des véhicules à moteur et en particulier de leur partie frontale. Selon cette directive, les parties frontales des véhicules à moteur devront être construites de manière à ne pas dépasser certaines valeurs limites en cas de collision. La directive établit les tests que devront subir les nouveaux types de véhicules et les nouveaux véhicules, dans le cadre d'un processus en deux étapes, à moyen terme et à long terme. Les principales modifications approuvées par le Conseil sont les suivantes: Cette nouvelle directive fait partie d'un ensemble plus large de mesures que l'industrie et les États membres mettront en oeuvre, sur la base d'échanges des meilleures pratiques, et qui porteront sur la sécurité des piétons et des autres usagers vulnérables de la route au cours des phases de précollision, de collision et de postcollision. Pour le 1er juillet 2004, la Commission devra examiner la possibilité d'étendre le champ d'application de la directive aux véhicules dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes. La Commission fera rapport au Conseil et au Parlement avant le 1er avril 2006, puis tous les deux ans, sur les résultats de l'évaluation des progrès réalisés par l'industrie en matière de protection des piétons. **ENTRÉE EN VIGUEUR** : 07/12/2003. **TRANSPOSITION** : 31/12/2003. **DATE D'APPLICATION** : 01/01/2004.?

Sécurité routière: protection des piétons, modification de l'avant des véhicules (modif. directive 70/156/CEE)

ACTE : Décision de la Commission concernant les prescriptions techniques pour la mise en oeuvre de l'article 3 de la directive 2003/102/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la protection des piétons et autres usagers vulnérables de la route en cas de collision avec un véhicule à moteur et préalablement à celle-ci et modifiant la directive 70/156/CEE. **CONTENU** : la directive 2003/102/CE fixe les exigences de base sous la forme d'essais et de valeurs limites pour la réception communautaire des véhicules à moteur en ce qui concerne la protection des piétons. Au titre de cette directive, en vue d'assurer l'application uniforme par les autorités compétentes des États membres, la présente décision vise à spécifier les prescriptions techniques nécessaires à la réalisation des essais décrits à la section 3.1 ou 3.2 de l'annexe I de cette directive. **ENTRÉE EN VIGUEUR** : 01/01/2004.?