

# Procédure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procédure codécision) Directive	2003/0128(COD) Procédure terminée
Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)	
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
	<b>TRAN</b> Transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">KOCH</a> <a href="#">Dieter-Lebrecht</a>	26/01/2005
	Commission au fond précédente		
	<b>RETT</b> Politique régionale, transports et tourisme	PPE-DE <a href="#">KOCH</a> <a href="#">Dieter-Lebrecht</a>	10/09/2003
Conseil de l'Union européenne	Commission pour avis précédente		
	<b>JURI</b> Juridique et marché intérieur	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	<b>ITRE</b> Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Commission européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	<a href="#">Affaires économiques et financières ECOFIN</a> <a href="#">Agriculture et pêche</a>	<a href="#">2672</a> <a href="#">2635</a>	12/07/2005 24/01/2005
	DG de la Commission	Commissaire	
	<a href="#">Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME</a>		

Evénements clés			
20/06/2003	Publication de la proposition législative	<a href="#">COM(2003)0361</a>	Résumé
30/06/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
25/11/2003	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé

25/11/2003	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	<a href="#">A5-0418/2003</a>	
15/12/2003	Débat en plénière		
17/12/2003	Décision du Parlement, 1ère lecture	<a href="#">T5-0581/2003</a>	Résumé
24/01/2005	Publication de la position du Conseil	<a href="#">11935/3/2004</a>	Résumé
27/01/2005	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
19/04/2005	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
27/04/2005	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	<a href="#">A6-0115/2005</a>	
25/05/2005	Débat en plénière		
26/05/2005	Résultat du vote au parlement		
26/05/2005	Décision du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0195/2005</a>	Résumé
12/07/2005	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		
07/09/2005	Signature de l'acte final		
07/09/2005	Fin de la procédure au Parlement		
30/09/2005	Publication de l'acte final au Journal officiel		

### Informations techniques

Référence de procédure	2003/0128(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 095
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	TRAN/6/26110

### Portail de documentation

Document de base législatif	<a href="#">COM(2003)0361</a>	20/06/2003	EC	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">A5-0418/2003</a>	25/11/2003	EP	
Comité économique et social: avis, rapport	<a href="#">CES1589/2003</a> <a href="#">JO C 080 30.03.2004, p. 0006-0007</a>	10/12/2003	ESC	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique	<a href="#">T5-0581/2003</a> JO C 091 15.04.2004, p. 0134-0486 E	17/12/2003	EP	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	<a href="#">16185/2004</a>	21/01/2005	CSL	
Position du Conseil	<a href="#">11935/3/2004</a> <a href="#">JO C 111 11.05.2005, p. 0033-0037 E</a>	24/01/2005	CSL	Résumé

Communication de la Commission sur la position du Conseil	<a href="#">COM(2004)0769</a>	25/01/2005	EC	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture	<a href="#">A6-0115/2005</a>	27/04/2005	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture	<a href="#">T6-0195/2005</a> <a href="#">JO C 117 18.05.2006, p. 0021-0134 E</a>	26/05/2005	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	<a href="#">SP(2005)2482/2</a>	16/06/2005	EC	
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture	<a href="#">COM(2005)0309</a>	05/07/2005	EC	Résumé
Projet d'acte final	<a href="#">03636/2005</a>	07/09/2005	CSL	

### Informations complémentaires

Commission européenne

[EUR-Lex](#)

### Acte final

[Directive 2005/39](#)

[JO L 255 30.09.2005, p. 0143-0145](#) Résumé

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière et éviter les obstacles aux échanges commerciaux à l'intérieur de la Communauté. CONTENU : la Commission propose de modifier trois directives en vue de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules à moteur autres que les voitures particulières, à partir du 1er juillet 2004 (voir également COD/2003/0130 et COD/2003/0136). À l'heure actuelle, seules les voitures particulières doivent, en vertu de la législation communautaire, être équipées de ceintures de sécurité. Les directives suivantes portent sur l'installation de ceintures de sécurité dans les véhicules: - directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1977, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/3/CE de la Commission, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur; - directive 76/115/CEE du Conseil du 18 décembre 1975, modifiée en dernier lieu par la directive 96/38/CE de la Commission, concernant le rapprochement des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur; - directive 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974, modifiée en dernier lieu par la directive 96/37/CE de la Commission, relative aux sièges, à leurs ancrages et aux appuis-tête des véhicules à moteur. Ces directives comportent déjà toutes les prescriptions techniques nécessaires aux constructeurs pour se conformer aux dispositions correspondantes en matière d'installation. Jusqu'à présent, ces directives ne sont pas obligatoires que pour les voitures particulières et les États membres ont le choix de les mettre en oeuvre pour d'autres catégories de véhicules par l'adoption de lois nationales. Afin de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules, la Commission propose de modifier les trois directives simultanément. L'objectif ultime de l'action proposée étant d'améliorer la sécurité routière, ces directives doivent être adoptées en même temps et entrer en application à la même date.?

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

\$summary.text

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

En adoptant le rapport de M. Dieter-Lebrecht KOCH (PPE-DE, D), le Parlement européen soutient intégralement l'objectif fondamental de la proposition visant à équiper tous les véhicules de ceintures de sécurité à partir de juillet 2004. En revanche, il ne souscrit pas à l'interdiction des sièges disposés latéralement dans les véhicules de la catégorie M3 (autocars et autobus) qu'entend instaurer la Commission. Le Parlement juge en effet cette interdiction excessive. L'étude menée par le Cranfield Impact Center, et qui a servi de base à la décision de la Commission, ne saurait justifier une telle interdiction, étant donné qu'elle n'a porté que sur l'analyse d'accidents sur les minibus, et s'est fondée sur des paramètres qui ne sont applicables qu'aux minibus. Les données concernant les autocars de tourisme de type M3, classes III et B, ne révèlent en revanche aucun risque particulier qui plaiderait en faveur d'une interdiction totale. En adoptant un autre amendement, les parlementaires sont partis du principe que l'exclusion de l'équipement et de l'utilisation de sièges latéraux doit être fondée sur des données fiables concernant les risques réels. Étant donné que de telles données ne sont pas disponibles pour l'instant, la Commission devrait fournir celles-ci au plus tard le 31 décembre 2004.?

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

Le Conseil a adopté à l'unanimité la position commune, qui correspond dans ses grandes lignes à la proposition de la Commission. Les modifications à la proposition de la Commission concernent principalement l'inclusion, d'une part, des strapontins dans le champ d'application de la directive et, d'autre part, de définitions des différentes orientations des sièges. Un nouveau paragraphe précise que la prescription relative au système de verrouillage automatique dont doivent être équipés les sièges rabattables ne s'applique pas aux sièges rabattables fixés dans les emplacements destinés aux fauteuils roulants des véhicules de la catégorie M2 ou M3 de la classe I, II ou A (autobus urbains). En outre, les dates de transposition et d'entrée en vigueur de la directive ont été adaptées.

Le Conseil a rejeté les trois amendements du PE visant à proposer la création d'un nouveau considérant relatif aux contrôles des sièges disposés latéralement que la Commission devrait examiner, et à proposer d'exempter les autocars de tourisme de l'interdiction d'installer des sièges latéraux.

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

Le Conseil a approuvé l'ensemble des mesures préconisées par la Commission tout en apportant deux amendements qui en améliorent la teneur. Le principal amendement apporté par le Conseil à la proposition concerne les sièges rabattables (ou strapontins) qui étaient exclus du champ d'application de la directive. Le Conseil a, en outre, introduit des critères géométriques permettant de déterminer ce que l'on entend par siège latéral. Il a, par ailleurs, rejeté les amendements proposés par le Parlement européen. En conclusion, la Commission appuie pleinement la position commune du Conseil.

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

La commission a adopté le rapport de M. Dieter-Lebrecht KOCH (PPE-DE, DE) qui approuve dans les grandes lignes la position commune du Conseil en deuxième lecture de la procédure de codécision, sujette à quelques amendements. L'installation de sièges orientés vers les côtés est interdite dans les autobus et les autocars de petites dimensions. Les députés proposent donc que cette interdiction ne s'applique pas aux bus de la catégorie M3 (classe III ou B) pour lesquels la technique permet un poids en charge maximum autorisé dépassant 10 tonnes, et dans lesquels les sièges disposés latéralement sont groupés à l'arrière du véhicule, de manière à constituer un salon intégré pouvant accueillir jusqu'à dix personnes. Ils spécifient toutefois que les sièges ainsi disposés sont au moins équipés d'un appui-tête et d'une ceinture de sécurité à deux points d'ancrage. Cette exemption prend cours cinq ans après la date d'adoption de la présente directive. Elle peut être prorogée si des statistiques fiables sur les accidents sont disponibles et si les systèmes de ceintures de sécurité ont suivi l'évolution.

La commission a également inséré un nouvel article 5 bis visant à garantir que les États membres n'accorderont aucune exemption entraînant des lacunes qui pourraient compromettre l'objectif de la directive.

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

En adoptant les recommandations pour la deuxième lecture contenues dans les rapports de M. Dieter-Lebrecht KOCH (PPE/DE, DE) et Paolo COSTA (ADLE, IT), le Parlement européen veut rendre le port de la ceinture de sécurité obligatoire dans tous les véhicules. Les ceintures de sécurité devront à l'avenir être attachées non seulement dans les voitures particulières, mais également dans les minibus, les autobus, les autocars, les véhicules utilitaires légers et les camions. Les députés entendent interdire l'installation dans les autocars et minibus de sièges orientés vers les côtés, même si ces sièges sont pourvus de ceinture de sécurité et d'ancrages.

Les autocars de conférence (véhicules de catégorie M3, classe III ou B) où les sièges disposés latéralement sont regroupés pour former un salon intégré comptant au maximum 10 places assises situées à l'arrière du véhicule sont exemptés de cette obligation. Mais les députés insistent pour que, dans ce cas particulier, les sièges orientés vers les côtés soient au minimum équipés d'un appui-tête et d'une ceinture de sécurité à deux points de fixation.

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

La Commission accepte les deux amendements à la position commune adoptés par le Parlement européen et modifie sa proposition en conséquence. Ces amendements ont pour objet d'autoriser l'installation de sièges latéraux dans certains types d'autocars pour une période de cinq ans.

## Sécurité routière: sièges, ancrages et appuis-tête (modif. directive 74/408/CEE)

---

OBJECTIF : améliorer la sécurité routière au sein de l'Union européenne par l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules

utilitaires.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2005/39/CE du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 74/408/CEE relative aux sièges, ancrages et appuie-tête des véhicules à moteur.

CONTENU : la directive vise à modifier la directive 74/408/CEE du Conseil en vue de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans les véhicules à moteur autres que les voitures particulières. Elle fait partie d'un ensemble de trois directives qui ont pour objectif l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules utilitaires, à l'exception des autobus urbains.

Les dispositions de la directive, autorisant deux sièges disposés latéralement et dotés de deux points d'ancrage dans certains types de véhicules de la catégorie M3, ont un caractère temporaire (cinq ans à compter du 20/10/2005), dans l'attente de l'entrée en vigueur de la législation communautaire remaniant la directive 70/156/CEE et étendant le système de réception communautaire par type à tous les véhicules, y compris aux véhicules de la catégorie M3.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 20/10/2005.

TRANSPOSITION : 20/04/2006.