

Informations de base	
1994/0322(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE) Abrogation 2008/0100(COD) Subject 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles	



Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	DONNELLY Alan John (PSE)	16/02/1995
	Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
	ECON Economique, monétaire et politique industrielle	DONNELLY Alan John (PSE)	16/02/1995
	Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	CORNELISSEN Petrus A. M. (PPE)	23/03/1995
	ENVI Environnement, santé publique et protection des consommateurs	FITZSIMONS James (Jim) (RDE)	22/02/1995
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace)	1886	1995-11-23
	Education, jeunesse, culture et sport	1920	1996-05-06

Evénements clés			

Date	Événement	Référence	Résumé
13/12/1994	Publication de la proposition législative	COM(1994)0519	Résumé
13/02/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
22/06/1995	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
22/06/1995	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A4-0160/1995	
11/07/1995	Débat en plénière		Résumé
02/10/1995	Publication de la proposition législative modifiée	COM(1995)0454 	Résumé
23/11/1995	Publication de la position du Conseil	09724/2/1995	Résumé
14/12/1995	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
24/01/1996	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
24/01/1996	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A4-0015/1996	
28/02/1996	Débat en plénière		Résumé
06/05/1996	Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture		Résumé
20/05/1996	Signature de l'acte final		
20/05/1996	Fin de la procédure au Parlement		
08/07/1996	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	1994/0322(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2008/0100(COD)
Base juridique	CE avant Amsterdam E 100A
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ECON/4/07313

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A4-0160/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004	22/06/1995	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T4-0338/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0030-0047	12/07/1995	Résumé
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A4-0015/1996 JO C 047 19.02.1996, p. 0005	24/01/1996	

Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T4-0099/1996 JO C 078 18.03.1996, p. 0011-0017	29/02/1996	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Position du Conseil		09724/2/1995 JO C 353 30.12.1995, p. 0001	23/11/1995	Résumé
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(1994)0519 JO C 396 31.12.1994, p. 0001	13/12/1994	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(1995)0454 	02/10/1995	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		SEC(1995)2109 	11/12/1995	Résumé
Autres Institutions et organes				
Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
EESC	Comité économique et social: avis, rapport	CES0800/1995 JO C 256 02.10.1995, p. 0018	05/07/1995	

Informations complémentaires		
Source	Document	Date
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final
Directive 1996/0027 JO L 169 08.07.1996, p. 0001-0038 <div>Résumé</div>

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 12/07/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Alan DONNELLY (PSE, RU). D'une manière générale, le Parlement propose de supprimer la procédure en deux étapes pour les tests de collision latérale. Pour ces tests, il n'y aurait donc plus une première étape - barrière mobile avec garde au sol de 260 mm - et on passerait directement à une barrière mobile avec une garde au sol de 300 mm, ce qui correspond davantage aux conditions réelles de collision. Afin de laisser le temps à l'industrie pour s'adapter, la législation sur les collisions latérales ne s'appliquerait qu'aux nouveaux types

de véhicules soumis à l'agrément après le 01.10.1998 et ne s'appliquerait pas aux modèles actuels avant l'an 2000. Par ailleurs, le Parlement propose que, deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs latéraux, celle-ci soit réexaminée en vue de porter éventuellement la garde au sol de la barrière à 350 mm.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 23/11/1995 - Position du Conseil

La position commune du Conseil suit étroitement la proposition modifiée de la Commission, en intégrant les dix amendements du Parlement européen acceptés par la Commission; elle prévoit donc la suppression de la démarche en deux étapes pour les tests de collision latérale. Par ailleurs, le Conseil a introduit les changements suivants: - le titre de la directive proposé a été modifié de façon à faire apparaître l'objectif de la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale; - l'article 4 ne contient pas d'engagement sur une valeur précise pour la garde au sol de la barrière de collision, mais envisage que la valeur actuelle soit augmentée ultérieurement. La date de la révision est liée à celle prévue pour la mise en oeuvre de la directive; - les dispositions administratives ont été améliorées par des ajouts à la liste des données à fournir dans la fiche de renseignements; - la position du siège avant sur lequel est placé le mannequin est celle proposée initialement par la Commission.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 20/05/1996 - Acte final

OBJECTIF : réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route en introduisant de nouvelles normes relatives à la résistance des voitures particulières à la collision latérale. MESURE DE LA COMMUNAUTE : Directive 96/27/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la protection des occupants des véhicules à moteurs en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE. CONTENU : la directive s'applique aux nouveaux types de véhicules homologués après le 01/10/1998 et définit une nouvelle procédure d'essai (une barrière mobile avec une garde au sol de 300 mm) qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision latérale typique et devrait garantir un niveau raisonnable de résistance en cas d'une telle collision. La Commission procédera à la révision de la directive d'ici au 01/10/2000, à la lumière des derniers progrès techniques. La directive intègre les prescriptions techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et repose sur les travaux de recherche expérimentale menés par l'EEVC (European Experimental Vehicle Committee). Avec la directive concernant les collisions frontales - encore à l'examen par le Conseil - elle établit une législation uniforme dans la Communauté en matière de tests collision ("crash-tests"), et vient s'ajouter à la liste des directives particulières qui doivent être respectées pour assurer la conformité des véhicules aux exigences de la procédure communautaire de réception communautaire établie par la directive 70/156/CEE. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR : 28/07/1996 ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION DANS LES LEGISLATIONS NATIONALES : 20/05/1997.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 23/11/1995

Le Conseil a arrêté sa position commune concernant la directive sur la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE. La position commune sera transmise au Parlement européen pour la suite de la procédure de codécision. Le Conseil a suivi la proposition modifiée de la Commission, en intégrant dans sa position commune les dix amendements de première lecture du Parlement européen acceptés par la Commission. La proposition s'applique aux nouveaux types de véhicules homologués après le 1er octobre 1998 et définit une nouvelle procédure d'essai (une barrière mobile avec une garde au sol de 300mm) qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision latérale typique. La proposition intègre les prescriptions techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et repose sur des travaux de recherche expérimentale menés par l'EEVC (European Experimental Vehicle Committee). La directive en objet, ensemble avec celle - encore à l'examen par le Conseil - concernant les collisions frontales établit une législation uniforme dans la Communauté en matière de tests de collision ("crash-tests").

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 29/02/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

En adoptant le rapport de M.Alan DONNELLY (PSE), le Parlement européen a approuvé la position commune du Conseil.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 06/05/1996

A la suite de l'approbation, par le Parlement européen, de sa position commune du 23 novembre 1995, le Conseil a adopté la directive sur la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision latérale et modifiant la directive 70/156/CEE.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 11/12/1995 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission approuve la position commune qui est étroitement alignée sur la proposition modifiée de la Commission, elle-même fondée sur l'avis du Parlement.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 13/12/1994 - Document de base législatif

La proposition de directive vise à réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans les accidents de la route en introduisant de nouvelles normes relatives à la résistance des voitures particulières à la collision latérale. La proposition s'applique aux nouveaux types de véhicules homologués après une certaine date et définit une nouvelle procédure d'essai qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision latérale typique. La proposition intègre les prescriptions techniques élaborées par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies et repose sur les travaux de recherche expérimentale menés par l'EEVC (European Experimental Vehicle Committee). Concrètement, la Commission propose : - l'introduction provisoire d'une hauteur de barrière de 260 mm, comme convenu par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies; - l'introduction (facultative à partir du 01.01.1998 et obligatoire à partir du 01.10.2001) d'une hauteur de barrière de 300 mm; La seconde étape sera applicable à tous les nouveaux véhicules à partir du 01.10.2004, sous réserve d'un rapport présenté par la Commission au Parlement européen et au Conseil au plus tard le 01.10.2002, sur l'exécution de la directive et la faisabilité industrielle de la date susmentionnée.

Résistance des véhicules à moteur à la collision latérale (modif. directive 70/156/CEE)

1994/0322(COD) - 02/10/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient, à une exception près, les amendements adoptés par le Parlement européen qui demandent, en substance, la suppression de la démarche en deux étapes pour les tests de collision latérale de manière à faciliter l'adoption immédiate de l'essai plus sévère en octobre 1998. Il faut noter que la Commission a rejeté l'amendement relatif à la position du siège durant l'essai et que, tout en acceptant le principe d'une future révision des exigences de l'essai, elle n'a pu accepter l'engagement envers une future hauteur spécifique de la barrière fixée à 350 mm.