

| Informations de base | |
|--|--------------------|
| 1994/0323(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive | Procédure terminée |
| Résistance des véhicules à moteur à la collision frontale (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 |
| Conseil de l'Union européenne | 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 |
| | Formation du Conseil | Réunions | Date |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 1957 | 1996-10-28 |
| | Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 1929 | 1996-05-28 |

| Événements clés | | | |
|-----------------|--|--|--|
| | | | |

| Date | Événement | Référence | Résumé |
|------------|--|--|--------|
| 13/12/1994 | Publication de la proposition législative | COM(1994)0520  | Résumé |
| 13/02/1995 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture | | |
| 22/06/1995 | Vote en commission, 1ère lecture | | Résumé |
| 11/07/1995 | Débat en plénière |  | Résumé |
| 27/11/1995 | Publication de la proposition législative modifiée | COM(1995)0510  | Résumé |
| 28/05/1996 | Publication de la position du Conseil | 05187/1/1996 | Résumé |
| 20/06/1996 | Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture | | |
| 09/09/1996 | Vote en commission, 2ème lecture | | Résumé |
| 09/09/1996 | Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture | A4-0275/1996 | |
| 18/09/1996 | Débat en plénière |  | Résumé |
| 28/10/1996 | Approbation de l'acte par le Conseil, 2ème lecture | | |
| 16/12/1996 | Signature de l'acte final | | |
| 16/12/1996 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 21/01/1997 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

| Informations techniques | |
|------------------------------|---|
| Référence de la procédure | 1994/0323(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/4/07902 |

| Portail de documentation | | | | |
|--|------------|---|------------|--------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A4-0161/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0004 | 22/06/1995 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T4-0339/1995 JO C 249 25.09.1995, p. 0030-0005 | 12/07/1995 | Résumé |
| Recommandation déposée de la commission, 2e lecture | | A4-0275/1996 JO C 320 28.10.1996, p. 0004 | 09/09/1996 | |

| | | | |
|---|---|------------|--------|
| Texte adopté du Parlement, 2ème lecture | T4-0464/1996 JO C 320 28.10.1996, p. 0126-0149 | 19/09/1996 | Résumé |
|---|---|------------|--------|

Conseil de l'Union

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---------------------|--|------------|--------|
| Position du Conseil | 05187/1/1996 JO C 219 27.07.1996, p. 0022 | 28/05/1996 | Résumé |

Commission Européenne

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--|---|------------|--------|
| Document de base législatif | COM(1994)0520  JO C 396 31.12.1994, p. 0034 | 13/12/1994 | Résumé |
| Proposition législative modifiée | COM(1995)0510  SEC(1996)1098 | 27/11/1995 | Résumé |
| Communication de la Commission sur la position du Conseil |  COM(1996)0541 | 13/06/1996 | Résumé |
| Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture |  CES0801/1995 JO C 256 02.10.1995, p. 0021 | 04/11/1996 | Résumé |

Autres Institutions et organes

| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
|--------------------|--|--|------------|--------|
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0801/1995 JO C 256 02.10.1995, p. 0021 | 05/07/1995 | Résumé |

Informations complémentaires

| Source | Document | Date |
|-----------------------|----------|------|
| Commission européenne | EUR-Lex | |

Acte final

Directive 1996/0079
JO L 018 21.01.1997, p. 0007 Résumé

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

La position commune du Conseil suit étroitement la proposition modifiée de la Commission en reprenant les 38 amendements du Parlement européen acceptés par la Commission; en résumé, il s'agit de l'abandon d'une approche en deux phases au profit de l'adoption d'une phase unique fondée sur la procédure d'essai par butoir déformable décalé qui constituait la seconde phase de la proposition initiale de la Commission. Par ailleurs, le Conseil a introduit des éléments nouveaux qui portent sur les aspects suivants : - le titre de la directive a été modifié pour refléter l'objectif consistant à assurer la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale; - un nouveau paragraphe a été ajouté à l'article 2 afin d'exempter les véhicules des exigences de la partie correspondante de la directive 74/297/CEE (la directive existante en matière de collisions frontales), pour éviter la multiplication des normes; - l'article 4 (adaptation au progrès technique) a été étendu de manière à imposer à la Commission, outre un réexamen général des aspects techniques de la directive, les dispositions suivantes: .avant la fin de 1996, réexaminer et, le cas échéant, modifier l'appendice 7 de l'annexe II (procédure de certification de la jambe et du pied du mannequin) pour tenir compte de la procédure de certification pour la cheville du mannequin d'essai; .avant la fin de 1997, réexaminer et, le cas échéant, modifier les valeurs limites pour les critères de lésions du cou; .avant la fin de 1997, procéder aux modifications nécessaires des directives particulières de façon à assurer leur compatibilité avec la nouvelle directive. - une nouvelle disposition impose aux Etats membres de communiquer au public les résultats des essais de réception effectués; - des améliorations ont été apportées aux dispositions administratives concernant la réception d'un type de véhicule contenues dans l'annexe I, par une extension de la liste des données à fournir pour la fiche de renseignements; - dans l'annexe II (prescriptions techniques), le domaine d'application a été modifié pour inclure une référence aux véhicules multi-étapes; une définition du terme "coussin gonflable" a également été ajoutée; - les valeurs d'essai pour les lésions du cou ne constitueront pas un critère de réussite ou d'échec avant le 01/10/1998, date à laquelle la directive deviendra obligatoire; - la cheville du mannequin d'essai doit être certifiée, conformément à la procédure de certification décrite dans un nouvel appendice 7 de l'annexe II; - la tolérance concernant la vitesse lors de l'essai a été restreinte de manière à ce que la vitesse d'impact soit comprise entre 56 et 57 km/h.

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

1994/0323(COD) - 13/12/1994 - Document de base législatif

La proposition de directive du Parlement européen et du Conseil a pour objet de réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route, grâce à l'instauration de nouvelles normes sur la résistance au choc des voitures particulières. La proposition présente de nouvelles procédures d'essai dont la mise en oeuvre se fera en deux étapes et qui, lorsqu'elles seront complètement appliquées, reproduiront avec davantage d'exactitude les collisions frontales réelles. - La première étape des mesures proposées à titre provisoire consiste à instaurer une norme d'essai identique à celle appliquée aux Etats-Unis (essai par butoir rigide incliné à 30°, mis au point par la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies - ECE). L'étape I prendrait effet à partir du 1.10.1995 pour les nouveaux types de véhicules et du 1.10.2000 pour tous les véhicules nouvellement immatriculés; - La deuxième étape consisterait à introduire l'essai par butoir déformable décalé issu des travaux de l'EEVC (European Experimental Vehicles Committee). L'étape 2 sera obligatoire à partir du 1.10.1998, mais pourra être mise en oeuvre à la demande des constructeurs et à titre facultatif dès le 1.1.1996. Elle sera applicable à tous les nouveaux véhicules à partir du 1.10.2003.

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

1994/0323(COD) - 04/11/1996 - Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture

La Commission peut accepter l'ensemble des 13 amendements du Parlement européen à la position commune, puisqu'ils améliorent la précision et la facilité de mise en oeuvre de la procédure de certification de la cheville du mannequin d'essai. Les amendements sont fondés sur les travaux en cours au sein de l'EEVC. La Commission modifiera en temps voulu, à la lumière du rapport final de ce comité, certains détails techniques de l'appendice 7 dans le cadre de la procédure d'adaptation au progrès technique.

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

1994/0323(COD) - 27/11/1995 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission retient la plupart des amendements proposés par le Parlement qui ont trait, en substance, à la suppression de la première étape (l'essai butoir rigide incliné à 30°) et à l'insertion des prescriptions liées à la deuxième étape (essai par butoir déformable décalé). La Commission a également tenu compte des amendements relatifs à une révision ultérieure des critères d'exécution des essais (sans toutefois accepter l'adoption d'une future vitesse d'essai portée à 64 km/h) ainsi qu'à l'installation de mannequins dans le véhicule d'essai (en spécifiant de manière détaillée des prescriptions techniques précises quant à l'exécution de cet essai). Il faut noter que la Commission n'a pas retenu l'amendement portant sur le critère de performance relatif au mouvement ascendant de la pédale de frein.

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

1994/0323(COD) - 16/12/1996 - Acte final

OBJECTIF: réduire le nombre de personnes tuées ou gravement blessées dans des accidents de la route, grâce à l'instauration de nouvelles normes sur la résistance au choc des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers à la collision frontale. MESURE DE LA COMMUNAUTE: Directive 96/79/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale 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 (essai sur butoir déformable décalé) qui, une fois entièrement mise en oeuvre, représentera de manière plus réaliste une collision frontale typique et devrait garantir un niveau raisonnable de résistance en cas de telle collision. 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). Dans le cadre de l'adaptation au progrès technique, la Commission devra: - procéder à la révision de la directive d'ici au 01/10/1998; - avant la fin de 1996, réexaminer et, le cas échéant, modifier l'appendice 7 de l'annexe II (procédure de certification de la jambe et du pied du mannequin) pour tenir compte de la procédure de certification pour la cheville du mannequin d'essai; - avant la fin de 1997, réexaminer et, le cas échéant, modifier les valeurs limites pour les critères de lésions du cou; - avant la fin de 1997, procéder aux modifications nécessaires des directives particulières de façon à assurer leur compatibilité avec la nouvelle directive. Enfin, une disposition impose aux Etats membres de communiquer au public les résultats des essais de réception effectués. Avec la directive concernant les collisions latérales (COD94322), la présente directive 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 de réception communautaire établie par la directive 70/156/CEE. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR: 10/02/1997. ECHEANCE FIXEE POUR LA TRANSPOSITION: 01/10/1996.

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

1994/0323(COD) - 19/09/1996 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté la recommandation pour la deuxième lecture de M. Alan DONNELLY (PSE, RU) sur le projet de directive relative à la protection des occupants des véhicules à moteur en cas de collision frontale. Le Conseil ayant incorporé la principale revendication du Parlement européen dans sa position commune, à savoir de supprimer une procédure de tests en deux étapes pour ne retenir que l'essai sur butoir déformable décalé, le Parlement n'a approuvé que quelques modifications techniques relatives aux mannequins lors des essais.

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

1994/0323(COD) - 05/07/1995 - Comité économique et social: avis, rapport

De manière générale, le Comité économique et social approuve la finalité et les prescriptions de la proposition de directive. Il estime toutefois que, si la "première étape" peut être acceptée comme instrument adéquat - pour des raisons de nécessité (les prescriptions de la "deuxième étape" n'étant pas prêtes) - pour une réponse immédiate du législateur communautaire à un grave problème de sécurité routière, la "deuxième étape" est l'instrument législatif qui apportera les améliorations majeures souhaitées à la sécurité routière, car il permettra une diminution significative du nombre de victimes des accidents de la route. Le Comité demande donc que tout soit mis en oeuvre sans délai pour que les dates finales de la "deuxième étape" indiquées par la Commission soient respectées. Il faut se féliciter du sens des responsabilités dont la Commission fait preuve en s'engageant à présenter d'ici au 1er octobre 2001 un rapport, tant sur la mise en oeuvre de la directive que sur la possibilité pour l'industrie de respecter la date du 1er octobre 2003. Le Comité demande à la Commission de le compter parmi les destinataires de ce rapport.

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

1994/0323(COD) - 12/07/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté le rapport de M. Alan John DONNELLY (PSE, RU). D'une manière générale, le Parlement propose de supprimer la procédure en deux étapes pour les tests de collision frontale. Pour ces tests, l'étape comportant un essai par butoir rigide incliné à 30% serait supprimée. On passerait immédiatement aux essais avec un butoir déformable décalé. Par ailleurs, concernant les chocs frontaux, le Parlement prévoit toute une série de critères plus sévères pour les tests, entre autres que la vitesse de collision soit portée au moins à 56 km/h (au lieu de 50 km /h). La nouvelle norme d'essai serait obligatoire à compter du 01.10.1998 pour les nouveaux modèles de voitures et, à compter du 01.10.2003, pour l'ensemble des nouveaux véhicules. Enfin, le Parlement propose que deux ans après l'adoption de la législation sur les chocs frontaux, la révision porte sur la nécessité éventuelle de porter la vitesse de collision de 56 à 64 km/h.

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

1994/0323(COD) - 13/06/1996 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission prend note de la position du Conseil en ce qui concerne les critères de lésion du cou. Etant donné que la modification proposée n'influencera pas l'efficacité de ladirective lorsqu'elle deviendra obligatoire, elle peut accepter un réexamen des valeurs limites et, le cas échéant, leur modification selon le calendrier envisagé. La Commission note également que des dispositions ont été prises pour procéder à la mise à jour de l'appendice 7 (certification de la jambe et du pied du mannequin) par la procédure de l'adaptation au progrès technique. La Commission accepte cette approche tout en indiquant qu'elle serait prête à accepter tout amendement du PE à l'appendice 7, sur la base des travaux les plus récents de l'EEVC. Si le travail de mise à jour de l'appendice n'était pas achevé en temps voulu, une modification rapide de la directive devrait être entreprise conformément au calendrier fixé par le Conseil. Par conséquent, la Commission accepte la position commune.

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

1994/0323(COD) - 28/05/1996

Le Conseil a adopté sa position commune en vue de l'adoption de la directive Le Conseil a suivi la proposition modifiée de la Commission, en reprenant dans sa position commune les 38 amendements du Parlement européen acceptés par la Commission.