| Informations de base | |
|---|---|
| **2001/2216(COS)**<br>COS - Procédure sur un document stratégique (historique) | Procédure terminée |
| Sécurité routière: protection des piétons, engagement de l'industrie automobile européenne<br>**Subject**<br>3.20.06 Réglementation des transports, sécurité routière, contrôle technique, permis<br>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 | HEDKVIST PETERSEN Ewa (PSE) | 20/11/2001 |

| Commission pour avis | Rapporteur(e) pour avis | Date de nomination |
|---|---|---|
| ECON Economique et monétaire | La commission a décidé de ne pas donner d'avis. | |
| JURI Juridique et marché intérieur | HARBOUR Malcolm (PPE-DE) | 27/11/2001 |
| ITRE Industrie, commerce extérieur, recherche, énergie | RÜBIG Paul (PPE-DE) | 22/11/2001 |
| ENVI Environnement, santé publique, politique des consommateurs | OOMEN-RUIJTEN Ria (PPE-DE) | 13/09/2001 |

### Conseil de l'Union européenne

| Formation du Conseil | Réunions | Date |
|---|---|---|
| Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 2371 | 2001-09-27 |
| Compétitivité (marché intérieur, industrie, recherche et espace) | 2389 | 2001-11-26 |

### Commission européenne

| DG de la Commission | Commissaire |
|---|---|
| Marché intérieur, industrie, entrepreneuriat et PME | |

## Evénements clés

| Date | Evénement | Référence | Résumé |
|---|---|---|---|
| 11/07/2001 | Publication du document de base non-législatif | COM(2001)0389 | Résumé |
| 27/09/2001 | Débat au Conseil | | |
| 12/11/2001 | Annonce en plénière de la saisine de la commission | | |
| 26/11/2001 | Adoption de résolution/conclusions par le Conseil | | Résumé |
| 18/04/2002 | Vote en commission | | Résumé |
| 18/04/2002 | Dépôt du rapport de la commission | A5-0154/2002 | |
| 13/06/2002 | Décision du Parlement | T5-0323/2002 | Résumé |
| 13/06/2002 | Débat en plénière | | |
| 13/06/2002 | Fin de la procédure au Parlement | | |
| 30/10/2003 | Publication de l'acte final au Journal officiel | | |

## Informations techniques

| | |
|---|---|
| **Référence de la procédure** | 2001/2216(COS) |
| **Type de procédure** | COS - Procédure sur un document stratégique (historique) |
| **Sous-type de procédure** | Document stratégique de la Commission |
| **Base juridique** | Règlement du Parlement EP 148 |
| **État de la procédure** | Procédure terminée |
| **Dossier de la commission** | RETT/5/15368 |

## Portail de documentation

**Parlement Européen**

| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|---|
| Rapport déposé de la commission, lecture unique | | A5-0154/2002 | 18/04/2002 | |
| Texte adopté du Parlement, lecture unique | | T5-0323/2002<br>JO C 261 30.10.2003, p. 0389-0576 E | 13/06/2002 | Résumé |

**Commission Européenne**

| Type de document | Référence | Date | Résumé |
|---|---|---|---|
| Document de base non législatif | COM(2001)0389 | 11/07/2001 | Résumé |

# Sécurité routière: protection des piétons, engagement de l'industrie automobile européenne

2001/2216(COS) - 11/07/2001 - Document de base non législatif

OBJECTIF : présenter le résultat des discussions du secteur de l'industrie automobile européenne en vue d'une meilleure protection des piétons. CONTENU : Le 21 décembre 2000, la Commission examinait dans le cadre d'une communication la possibilité d'utiliser l'instrument d'un engagement volontaire de l'industrie automobile, en particulier l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA), pour renforcer la protection des piétons et des autres usagers de la route en cas d'accident. Au terme de cette réflexion, la Commission prévoyait non seulement la mise en place de discussions avec l'ACEA mais également les associations de constructeurs du Japon et de la Corée (JAMA et KAMA). Dans le même temps, elle décidait de poursuivre parallèlement ses travaux sur l'élaboration d'une proposition de directive au cas où l'industrie ne parviendrait pas à offrir un engagement satisfaisant. La présente communication rend compte de l'évaluation, par la Commission, des termes de l'engagement volontaire négocié avec l'industrie automobile. Celui-ci comporte les éléments suivants : 1) l'industrie s'engage à s'aligner sur les recommandations du Centre commun de recherche de la Commission comme première étape dans la mise en oeuvre des mesures de sécurité passive, à savoir : tous les nouveaux types de véhicules seront conformes aux exigences à compter du 1er juillet 2005, 80% des véhicules neufs à compter du 1er juillet 2010, 90% à compter de 2011 et le 10% restant à compter de 2012 ; 2) l'industrie s'engage à équiper tous les véhicules neufs de systèmes de freinage antiblocage (ABS) dès 2003 et de systèmes d'éclairage de jour (DRL) dès 2002 ; 3) les "pare-buffles" rigides ne seront plus installés sur les véhicules neufs à partir de 2002 ; 4) l'industrie soutient les objectifs du plan d'action e-Europe et reconnaît l'importance des composants TIC dans l'amélioration de la sécurité active et elle s'engage à installer progressivement des dispositifs supplémentaires de sécurité active sur tous les nouveaux véhicules à moteur ; 5) tous les nouveaux types de véhicules rempliront les objectifs de l'European Enhanced Safety Vehicle Committee (EEVC) en matière de sécurité des piétons à partir de 2010 et, pour ce qui concerne tous les véhicules neufs, de manière progressive de 2012 jusqu'à fin 2014, soit par le biais des prescriptions techniques de l'EEVC, soit par le biais d'autres mesures au moins équivalentes (effets en matière de protection au moins égaux), sous réserve d'une évaluation de la faisabilité. Cette évaluation sera effectuée en juillet 2004 et sera basée sur les constatations effectuées par des organismes indépendants. L'évaluation couvrira également la date de mise en application des prescriptions de l'EEVC pour les véhicules qui pourraient, dans des cas exceptionnels, ne pas répondre aux prescriptions aux échéances fixées. Toutes les vérifications de la conformité technique seront effectuées par des services techniques indépendants. En outre, l'engagement comprend un certain nombre de dispositions générales visant à harmoniser les objectifs prévus au plan international. La Commission a effectué en décembre 2000, une évaluation de cesengagements de l'industrie sur la sécurité des piétons. Pour sa part, la Commission estime que l'engagement de l'ACEA correspond au mandat donné par la Commission dans sa communication du 21 décembre 2000. Il constitue une contribution décisive et novatrice à la réalisation des priorités communautaires en matière de sécurité routière dans l'UE. Toutefois, avant toute décision concernant l'acceptation de cet engagement, la Commission souhaite consulter le Parlement européen et le Conseil sur la teneur de l'engagement de l'ACEA et leur donner la possibilité de faire connaître leur position. En conséquence, la Commission reportera jusqu'au mois de décembre 2001 au plus tard la décision, soit d'accepter l'engagement par le biais d'une recommandation adressée à l'industrie, soit de proposer une directive basée sur le contenu de l'engagement, étant entendu qu'il pourra s'agir d'une directive cadre ou d'une directive fondée sur l'approche traditionnelle. En attendant, les travaux d'élaboration d'un projet de législation se poursuivront.

# Sécurité routière: protection des piétons, engagement de l'industrie automobile européenne

2001/2216(COS) - 13/06/2002 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport de Mme Ewa HEDKVIST PETERSEN (PSE, S) par 261 voix pour, 16 contre et 17 abstentions, le Parlement européen réaffirme que la sécurité des transports et, plus particulièrement, la protection des usagers de la route les plus vulnérables, tels les piétons et les cyclistes, doivent être continuellement améliorés en Europe. Il considère que les mesures de sécurité active proposées dans l'engagement négocié peuvent être jugées positives et répondant à la bonne approche. Toutefois, si l'engagement volontaire de l'industrie automobile est un premier pas vers une sécurité routière accrue, cet engagement doit encore être rendu plus concret sur un certain nombre de points. La Commission est invitée à présenter une directive-cadre comportant un calendrier précis et réaliste relatif aux objectifs intermédiaires et finals ainsi qu'à la méthodologie des contrôles et des évaluations. L'objectif à long terme, en l'occurrence la conformité aux quatre tests du CEVE ou à d'autres méthodes de test offrant au moins le même niveau de protection des piétons, devrait être atteint d'ici 2010. Le Parlement invite la Commission à définir les moyens qui permettent aux États membres de participer dûment au contrôle de la mise en oeuvre de cette directive-cadre, ce qui peut être réalisé principalement en prévoyant la participation des autorités nationales compétentes en matière d'homologation des véhicules à moteur aux mesures de contrôle appropriées. La Commission est également invitée à suivre les accidents dont les piétons sont victimes et à faire rapport chaque année au Parlement européen sur ce point.

# Sécurité routière: protection des piétons, engagement de l'industrie automobile européenne

2001/2216(COS) - 26/11/2001

A l'issue d'un débat sur la communication de la Commission, le Conseil a adopté des conclusions qui appuient les efforts consentis par la Commission visant à obtenir un engagement de l'industrie automobile européenne en faveur d'une meilleure sécurité des piétons ainsi que la volonté des constructeurs d'oeuvrer davantage dans la voie d'une sécurité accrue envers les usagers vulnérables. Le Conseil accepte à titre exceptionnel le principe d'un engagement volontaire, à condition toutefois que cet engagement de la part de l'industrie des constructeurs automobiles offre les garanties suivantes : - validité juridique des mesures envisagées, et compatibilité de ces mesures avec les réglementations existantes, notamment

pour ce qui concerne les dispositions relatives à l'homologation et à la réception des véhicules, - procédures transparentes et uniformes de contrôle et de suivi, - indépendance et objectivité des organismes chargés des essais, - parfaite concurrence entre les constructeurs, en évitant la mise sur le marché de véhicules qui ne répondraient pas aux exigences définies. En conclusion, le Conseil souligne qu'il reste attaché à l'adoption de directives contraignantes pour toutes les nouvelles exigences en matière de sécurité routière et de protection de l'environnement, et que l'engagement volontaire ne peut s'instaurer comme processus qui écarterait les instances politiques responsables devant l'opinion publique. Il invite la Commission, en complément de la mesure de suppression des pare-buffles, à proposer dès que possible une modification de la directive 74/483/CEE, ainsi qu'à examiner les possibilités d'en interdire à moyen terme l'utilisation dans la circulation routière. La Commission est invitée à poursuivre l'élaboration de directives pouvant compléter et se substituer, si nécessaire, à l'engagement volontaire.