





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


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

| Evénements clés |
|-----------------|
|-----------------|

| Date | Événement | Référence | Résumé |
|------------|--|--|--------|
| 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 la procédure | 2003/0033(COD) |
| Type de procédure | COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) |
| Sous-type de procédure | Note thématique |
| Instrument législatif | Directive |
| Modifications et abrogations | Abrogation 2007/0201(COD) |
| Base juridique | Traité CE (après Amsterdam) EC 095 |
| État de la procédure | Procédure terminée |

| Portail de documentation | | | | |
|--|--|---|------------|--------|
| Parlement Européen | | | | |
| Type de document | Commission | Référence | Date | Résumé |
| Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique | | A5-0223/2003 | 12/06/2003 | |
| Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique | | T5-0331/2003 JO C 074 24.03.2004, p. 0668-0828 E | 03/07/2003 | Résumé |
| Commission Européenne | | | | |
| Type de document | Référence | Date | Résumé | |
| Document de base législatif | COM(2003)0067  | 19/02/2003 | Résumé | |

| Proposition législative modifiée | | COM(2003)0553  | 12/09/2003 | Résumé |
|---------------------------------------|--|--|------------|--------|
| Autres Institutions et organes | | | | |
| Institution/organe | Type de document | Référence | Date | Résumé |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0919/2003 | 16/07/2003 | |
| EESC | Comité économique et social: avis, rapport | CES0943/2003 JO C 234 30.09.2003, p. 0010-0013 | 16/07/2003 | |
| EU | Acte législatif de mise en oeuvre | 32004D0090 JO L 031 04.02.2004, p. 0021-0068 | 23/12/2003 | Résumé |

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

| | |
|--|--------|
| Acte final | |
| Directive 2003/0102 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)

2003/0033(COD) - 23/12/2003 - Acte législatif de mise en oeuvre

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.

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

2003/0033(COD) - 22/09/2003

Le Conseil est parvenu à un accord politique sur la proposition de directive. 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. Les principales modifications apportées à la proposition de la Commission et approuvées par le Conseil sont les suivantes: - Cette nouvelle directive doit faire 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.

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

2003/0033(COD) - 19/02/2003 - Document de base législatif

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)

2003/0033(COD) - 12/09/2003 - Proposition législative modifiée

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)

2003/0033(COD) - 17/11/2003 - Acte final

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)

2003/0033(COD) - 03/07/2003 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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.