

DIRECTIVE 2005/39/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 7 septembre 2005

modifiant la directive 74/408/CEE du Conseil relative aux sièges, à leurs ancrages et aux appuie-tête des véhicules à moteur

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen (¹),

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité (²),

considérant ce qui suit:

- (1) Des recherches ont montré que l'utilisation de ceintures de sécurité et de systèmes de retenue peut contribuer à réduire considérablement le nombre de décès et la gravité des blessures en cas d'accident, même dû à un renversement du véhicule. Leur installation dans toutes les catégories de véhicules constituera sans nul doute un pas en avant important pour améliorer la sécurité routière et ainsi sauver des vies.
- (2) La société peut tirer un avantage substantiel de l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules.
- (3) Dans sa résolution du 18 février 1986 sur l'adoption, dans le cadre du programme communautaire pour l'année de la sécurité routière, de mesures communes destinées à réduire le nombre des accidents de la route (³), le Parlement européen a souligné la nécessité de rendre le port des ceintures de sécurité obligatoire pour tous les passagers, y compris les enfants, sauf dans les véhicules de service public. En ce qui concerne l'installation obligatoire de ceintures de sécurité et/ou de systèmes de retenue, il convient donc d'établir une distinction entre les autobus de service public et les autres véhicules.
- (4) Conformément à la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (⁴), le système de réception communautaire par type n'a été appliqué à tous les véhicules neufs de la catégorie M₁ qu'à partir du 1^{er} janvier 1998. Partant, seuls les véhicules de la catégorie M₁ ayant fait l'objet d'une réception par type après

cette date doivent être équipés de sièges, d'ancrages et d'appuie-tête conformes aux dispositions de la directive 74/408/CEE (⁵).

- (5) Dans l'attente de l'extension du système de réception communautaire par type à toutes les catégories de véhicules, l'installation de sièges et d'ancrages de sièges compatibles avec l'installation d'ancrages de ceintures de sécurité devrait être prescrite, dans l'intérêt de la sécurité routière, pour les véhicules appartenant à des catégories autres que M₁.
- (6) La directive 74/408/CEE prévoit déjà toutes les dispositions techniques et administratives permettant la réception par type des véhicules appartenant à des catégories autres que M₁. Les États membres n'ont donc pas besoin d'introduire de nouvelles dispositions.
- (7) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 96/37/CE de la Commission du 17 juin 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 74/408/CEE du Conseil (⁶), plusieurs États membres ont déjà rendu obligatoires les dispositions y afférentes pour certaines catégories de véhicules autres que M₁. Les constructeurs et leurs fournisseurs ont donc élaboré la technologie appropriée.
- (8) Des recherches ont montré qu'il n'est pas possible d'équiper les sièges orientés vers les côtés de ceintures de sécurité garantissant le même niveau de sécurité aux occupants que s'agissant des sièges orientés vers l'avant. Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'interdire ces sièges dans certaines catégories de véhicules.

- (9) Les dispositions autorisant des sièges orientés vers les côtés et dotés de ceintures de sécurité à deux points d'ancrage dans certains types de véhicules de la catégorie M₃ devraient revêtir un caractère temporaire, 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.

- (10) Il y a lieu de modifier la directive 74/408/CEE en conséquence.

(¹) JO C 80 du 30.3.2004, p. 6.

(²) Avis du Parlement européen du 17 décembre 2003 (JO C 91 E du 15.4.2004, p. 487), position commune du Conseil du 24 janvier 2005 (JO C 111 E du 11.5.2005, p. 33), position du Parlement européen du 26 mai 2005 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 12 juillet 2005.

(³) JO C 68 du 24.3.1986, p. 35.

(⁴) JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/104/CE de la Commission (JO L 337 du 13.11.2004, p. 13).

(⁵) JO L 221 du 12.8.1974, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

(⁶) JO L 186 du 25.7.1996, p. 28.

(11) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière en rendant obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans certaines catégories de véhicules, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la dimension de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé dans l'article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

Conseil (*). Les ancrages des ceintures de sécurité sont conformes à la directive 76/115/CEE du Conseil (**).

Cette exemption a effet pendant cinq ans à compter du 20 octobre 2005. Elle peut être prorogée si des statistiques fiables sur les accidents sont disponibles et si les systèmes de retenue ont encore évolué.

(*) JO L 220 du 29.8.1977, p. 95. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.

(**) JO L 24 du 30.1.1976, p. 6. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 96/38/CE de la Commission (JO L 187 du 26.7.1996, p. 95).»

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 74/408/CEE

La directive 74/408/CEE est modifiée comme suit:

1. L'article 1^{er} est modifié comme suit:

a) au paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:

«Les véhicules des catégories M₂ et M₃ sont subdivisés en classes conformément aux définitions de la section 2 de l'annexe I de la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (*).

(*) JO L 42 du 13.2.2002, p. 1.»

b) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. La présente directive ne s'applique pas aux sièges orientés vers l'arrière.»

2. L'article suivant est inséré:

«Article 3 bis

1. L'installation de sièges orientés vers les côtés est interdite dans les véhicules des catégories M₁, N₁, M₂ (de la classe III ou B) et M₃ (de la classe III ou B).

2. Le paragraphe 1 ne s'applique ni aux ambulances ni aux véhicules énumérés à l'article 8, paragraphe 1, premier tiret, de la directive 70/156/CEE.

3. Le paragraphe 1 ne s'applique pas non plus aux véhicules de la catégorie M₃ (de la classe III ou B) pour lesquels la technique permet un poids en charge maximal autorisé dépassant 10 tonnes et dans lesquels les sièges orientés vers les côtés sont groupés à l'arrière du véhicule, de manière à constituer un salon intégré comptant jusqu'à dix sièges. Les sièges ainsi orientés sont au moins équipés d'un appuie-tête et d'une ceinture de sécurité à deux points d'ancrage munie d'un enrouleur automatique, dont le type aura été homologué conformément à la directive 77/541/CEE du

3. L'annexe II est modifiée comme suit:

a) le point 1.1 est remplacé par le texte suivant:

«1.1. Les prescriptions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux sièges orientés vers l'arrière ni aux appuie-tête dont ils sont équipés.»

b) le point 2.3 est remplacé par le texte suivant:

«2.3. «siège»: une structure, y compris sa garniture, faisant ou non partie intégrante de la structure du véhicule offrant une place assise pour un adulte, le terme désignant aussi bien un siège individuel que la partie d'une banquette correspondant à une place "assise".

En fonction de son orientation, un siège est défini comme suit:

2.3.1. «siège orienté vers l'avant»: un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'avant du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à + 10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;

2.3.2. «siège orienté vers l'arrière»: un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'arrière du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à + 10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;

2.3.3. «siège orienté vers les côtés»: un siège qui, eu égard à son alignement par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule, ne répond à aucune des définitions données aux points 2.3.1 ou 2.3.2 ci-dessus.»

c) le point 2.9 est supprimé.

4. À l'annexe III, le point 2.5 est remplacé par le texte suivant:

«2.5. «siège»: une structure susceptible d'être ancrée à la structure du véhicule, y compris la passagerie et les accessoires de fixation, destinée à être utilisée dans un véhicule et à fournir des places assises à un ou plusieurs adultes.»

En fonction de son orientation, un siège est défini comme suit:

- 2.5.1. "siège orienté vers l'avant": un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'avant du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à + 10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;
- 2.5.2. "siège orienté vers l'arrière": un siège pouvant être utilisé lorsque le véhicule est en mouvement et qui est orienté vers l'arrière du véhicule de manière que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à + 10° ou -10° par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;
- 2.5.3. "siège orienté vers les côtés": un siège qui, eu égard à son alignement par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule, ne répond à aucune des définitions données aux points 2.5.1 ou 2.5.2 ci-dessus.»

5. L'annexe IV est modifiée comme suit:

- a) le point 1.1 est remplacé par le texte suivant:
 - «1.1. Les prescriptions de la présente annexe s'appliquent aux véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ ainsi que des catégories M₂ et M₃ qui ne relèvent pas du champ d'application de l'annexe III. À l'exception des dispositions du point 2.5, les prescriptions s'appliquent également aux sièges orientés vers les côtés de toutes les catégories de véhicules.»
- b) le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:
 - «2.4. Tous les sièges qui peuvent être basculés vers l'avant ou ont un dossier rabattable doivent se verrouiller automatiquement en position normale. Cette prescription ne s'applique pas aux sièges fixés dans les emplacements destinés aux fauteuils roulants des véhicules de la catégorie M₂ ou M₃ de la classe I, II ou A.»

Article 2

Mise en œuvre

- 1. À partir du 20 avril 2006, en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuie-tête qui répondent aux prescriptions de la présente directive, les États membres:
 - a) ne refusent pas la réception CE ni la réception de portée nationale d'un type de véhicule;
 - b) n'interdisent pas l'immatriculation, la vente ou la mise en circulation de véhicules neufs.
- 2. À partir du 20 octobre 2006, en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuie-tête qui ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive, les États membres:
 - a) n'accordent plus la réception CE pour un nouveau type de véhicule;

b) refusent la réception de portée nationale par type pour un nouveau type de véhicule.

3. À partir du 20 octobre 2007, en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuie-tête qui ne répondent pas aux prescriptions de la présente directive, les États membres:

- a) ne reconnaissent plus, aux fins de l'article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE, la validité des certificats de conformité qui accompagnent les véhicules neufs;
- b) refusent l'immatriculation, la vente et la mise en circulation de véhicules neufs, sauf lorsque les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE sont invoquées.

Article 3

Transposition

1. Les États membres adoptent et publient les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 20 avril 2006. Ils en informeront immédiatement la Commission.

2. Ils appliquent ces dispositions à compter du 21 avril 2006.

3. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

4. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 7 septembre 2005.

Par le Parlement européen

Le président

J. BORRELL FONTELLES

Par le Conseil

Le président

C. CLARKE