

**POSITION COMMUNE (CE) N° 18/2005****arrêtée par le Conseil le 24 janvier 2005****en vue de l'adoption de la directive 2005/.../CE du Parlement européen et du Conseil du ... modifiant la directive 74/408/CEE du Conseil relative aux sièges, à leurs ancrages et aux appuis-tête des véhicules à moteur****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2005/C 111 E/05)

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 <sup>(1)</sup>,statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(2)</sup>,

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 sensiblement 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 <sup>(3)</sup>, 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 <sup>(4)</sup>, le système de réception communautaire par type n'a été appliqué à tous les véhicules neufs de la catégorie M<sub>1</sub> qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1998. Partant, seuls ces véhicules doivent être

équipés de sièges, d'ancrages de sièges et d'appuis-tête conformes aux dispositions de la directive 74/408/CEE <sup>(5)</sup>.

- (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 M<sub>1</sub>.
- (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 M<sub>1</sub>. 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 <sup>(6)</sup>, plusieurs États membres ont déjà rendu obligatoires les dispositions y afférentes pour certaines catégories de véhicules autres que M<sub>1</sub>. 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 pour des sièges orientés vers l'avant. Pour des raisons de sécurité, il est nécessaire d'interdire ces sièges dans certaines catégories de véhicules.
- (9) Il y a lieu de modifier la directive 74/408/CEE en conséquence.
- (10) Étant donné que l'objectif de la présente directive, à savoir améliorer la sécurité routière par l'installation obligatoire 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 audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

<sup>(1)</sup> JO C 80 du 30.3.2004, p. 6.<sup>(2)</sup> 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 2004 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).<sup>(3)</sup> JO C 68 du 24.3.1986, p. 35.<sup>(4)</sup> JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/78/CE de la Commission (JO L 153 du 30.4.2004, p. 103).<sup>(5)</sup> JO L 221 du 12.8.1974, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de 2003.<sup>(6)</sup> JO L 186 du 25.7.1996, p. 28.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

par rapport au plan vertical de symétrie du véhicule;

*Article premier*

**Modifications de la directive 74/408/CEE**

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

1) l'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

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

«Les véhicules des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> sont subdivisés en classes conformément aux définitions de l'annexe I, section 2, 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 M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> (de la classe III ou B) et M<sub>3</sub> (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) 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 appuis-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 à ce que le plan vertical de symétrie du siège forme un angle inférieur à + 10° ou - 10°

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 à ce 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 passenderie 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 à ce 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 à ce 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 N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> et N<sub>3</sub> ainsi qu'à ceux des catégories M<sub>2</sub> et M<sub>3</sub> 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 M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> de la classe I, II ou A.»

#### Article 2

##### Mise en œuvre

1. À partir du ... (\*), en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuis-tête qui répondent aux prescriptions de la directive 74/408/CEE, telle que modifiée par 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 ... (\*\*), en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuis-tête qui ne répondent pas aux prescriptions de la directive 74/408/CEE, telle que modifiée par 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 ... (\*\*\*), en ce qui concerne les sièges, les ancrages de sièges et les appuis-tête qui ne répondent pas aux prescriptions de la directive 74/408/CEE, telle que modifiée par 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 ou 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 ... (\*\*\*\*). Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Ils appliquent ces dispositions à compter du ... (\*\*\*\*\*).

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 Bruxelles, le

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

(\*) Date visée à l'article 3, paragraphe 2.

(\*\*) Six mois après la date visée au paragraphe 1.

(\*\*\*) Dix-huit mois après la date visée au paragraphe 1.

(\*\*\*\*) Six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

(\*\*\*\*\*) Six mois et un jour après la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### I. INTRODUCTION

La proposition de directive, présentée par la Commission le 20 juin 2003 <sup>(1)</sup>, est fondée sur l'article 95 du traité CE.

Le Comité économique et social européen a rendu son avis <sup>(2)</sup> le 10 décembre 2003.

Le Parlement européen a terminé sa première lecture et a rendu son avis le 17 décembre 2003 <sup>(3)</sup>.

Le 24 janvier 2005, le Conseil a arrêté sa position commune qui figure dans le document 11935/04.

### II. OBJECTIF

La proposition de directive vise à modifier la directive 74/408/CEE du Conseil du 22 juillet 1974, modifiée en dernier lieu par la directive 96/37/CE de la Commission, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux sièges des véhicules à moteur en vue de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans les véhicules à moteur autres que les voitures particulières.

Les deux directives mentionnées ci-après portent également sur l'installation de ceintures de sécurité dans les véhicules:

- directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1977, modifiée en dernier lieu par la directive 2000/3/CE de la Commission, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur,
- directive 76/115/CEE du Conseil du 18 décembre 1975, modifiée en dernier lieu par la directive 96/38/CE de la Commission, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur.

Afin de rendre obligatoire l'installation de ceintures de sécurité dans tous les véhicules, la Commission a proposé, pour des raisons techniques, de modifier les trois directives simultanément.

L'objectif ultime de l'action proposée étant d'améliorer la sécurité routière, ces directives doivent être adoptées en même temps et entrer en application à la même date.

### III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

#### 1. Généralités

Dans la position commune qui a été adoptée à l'unanimité, le Conseil:

- a modifié l'article 1<sup>er</sup>, en incluant les strapontins dans le champ d'application de la directive et en insérant des définitions afin de différencier les sièges en fonction de leur orientation,
- a reporté différentes dates d'entrée en vigueur à l'article 2,
- a rejeté les trois amendements du Parlement européen:
  - l'amendement 3 du Parlement européen proposant la création d'un nouveau considérant 8 bis relatif aux contrôles des sièges disposés latéralement que la Commission devrait examiner a été rejeté car le Conseil n'estime pas qu'il est nécessaire de procéder à davantage de tests pour conclure que les sièges disposés latéralement sont dangereux pour les occupants de tous les types de véhicules,
  - les amendements 1 et 2 du Parlement européen limitant, à l'article 1<sup>er</sup>, l'interdiction d'installer des sièges disposés latéralement à certaines catégories de véhicules à moteur ont été rejetés, car le Conseil partage le souci de la Commission d'interdire, pour la sécurité des passagers, les sièges disposés latéralement dans tous les types de véhicules.

<sup>(1)</sup> Doc. 10888/03 ENT 115 CODEC 909.

<sup>(2)</sup> JO C 80 du 30.3.2004, p. 6.

<sup>(3)</sup> JO C 91 E du 15.4.2004, p. 487.

## 2. Nouveaux éléments contenus dans la position commune par rapport à la proposition de la Commission

### Article 1<sup>er</sup>, point 1

Suppression de la mention de la non-application de la directive aux «strapontins».

### Point 2

— L'obligation faite aux États membres d'interdire l'installation de sièges disposés latéralement a été déplacée à l'article 2, qui concerne la mise en œuvre de la directive.

— La portée de l'interdiction des sièges disposés latéralement a été précisée.

Deux nouveaux points (points 3 et 4) ont été insérés pour définir les différentes orientations des sièges: sièges orientés vers l'avant, vers l'arrière ou vers les côtés.

### Point 5 (ex-point 3)

Un nouveau paragraphe précise que la prescription relative au système de verrouillage automatique dont doivent être équipés les sièges rabattables ne s'applique pas aux sièges rabattables fixés dans les emplacements destinés aux fauteuils roulants des véhicules de la catégorie M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> de la classe I, II ou A (autobus urbains).

### Article 2

Toutes les dates concernant la mise en œuvre de la directive ont été reportées et remplacées par des dates non fixées qui sont fonction de la date d'adoption de cette nouvelle directive.

## IV. CONCLUSION

Le Conseil a adopté à l'unanimité la position commune, qui correspond dans ses grandes lignes à la proposition de la Commission. Les modifications à la proposition de la Commission concernent principalement l'inclusion, d'une part, des strapontins dans le champ d'application de la directive et, d'autre part, de définitions des différentes orientations des sièges. En outre, les dates de transposition et d'entrée en vigueur de la directive ont été adaptées.

---