

**DIRECTIVE 2003/20/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**du 8 avril 2003**

**modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes**

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(2)</sup>,

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 153 du traité prévoit notamment que, afin d'assurer un niveau élevé de protection des consommateurs, la Communauté contribue à la protection de la santé, de la sécurité et des intérêts économiques des consommateurs.

(2) Dans sa résolution du 13 mars 1984 <sup>(4)</sup>, le Parlement européen a fait du port obligatoire de la ceinture de sécurité sur toutes les routes, en ville comme à la campagne, une mesure prioritaire. Dans sa résolution du 18 février 1986 <sup>(5)</sup>, il a souligné la nécessité de rendre obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour tous les passagers, y compris les enfants, sauf dans les véhicules de service public.

(3) La directive 91/671/CEE <sup>(6)</sup> prévoit l'utilisation obligatoire de dispositifs de retenue pour enfants sur les sièges équipés de ceintures de sécurité. Ladite directive ne précise pas le type de dispositif de retenue qui serait approprié et autorise les enfants à voyager sans être retenus par un dispositif adapté si un tel dispositif n'est pas disponible.

(4) Une plus grande rigueur dans l'utilisation de ces dispositifs est nécessaire et, partant, un respect plus strict du principe d'utilisation obligatoire visé à l'article 2, deuxième alinéa, de ladite directive.

(5) Par la décision 97/836/CE du Conseil <sup>(7)</sup>, la Communauté a adhéré à l'accord de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

(6) Par l'adhésion audit accord, la Communauté a adhéré à une liste précise de réglementations établies conformément à l'accord, notamment à celle concernant l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants voyageant dans des véhicules à moteur.

(7) Bien que le nombre d'enfants mortellement blessés dans des accidents de voiture soit relativement faible par rapport au nombre d'enfants circulant à pied ou à bicyclette victimes d'accidents mortels, il convient de renforcer les règles communes concernant la protection des enfants. En particulier, les recherches ont montré que l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants peut grandement contribuer à atténuer la gravité des blessures en cas d'accident de la route et qu'un enfant qui voyage sans être retenu court un risque de blessure plus grave et plus grand que s'il était retenu.

(8) Toutefois, il convient que les États membres, après accord de la Commission, puissent, compte tenu de situations très particulières, accorder certaines exemptions pour le transport sur leur territoire. Il y a lieu, par ailleurs, que les États membres prennent les dispositions nécessaires pour éviter les abus.

(9) Étant donné que les véhicules des catégories M2 et M3 sont de plus en plus équipés de ceintures de sécurité conformément aux directives 96/36/CE <sup>(8)</sup>, 96/37/CE <sup>(9)</sup> et 96/38/CE <sup>(10)</sup> de la Commission, il s'avère logique d'exiger des passagers assis qu'ils les portent. Les passagers de véhicules de ces catégories devraient être informés de l'obligation de porter leur ceinture de sécurité lorsque le véhicule est en mouvement.

<sup>(7)</sup> JO L 346 du 17.12.1997, p. 78.

<sup>(8)</sup> Directive 96/36/CE de la Commission du 17 juin 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 77/541/CEE du Conseil relative aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur (JO L 178 du 17.7.1996, p. 15).

<sup>(9)</sup> Directive 96/37/CE de la Commission du 17 juin 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 74/408/CEE du Conseil relative à l'aménagement intérieur des véhicules à moteur (résistance des sièges et de leur ancrage) (JO L 186 du 25.7.1996, p. 28).

<sup>(10)</sup> Directive 96/38/CE de la Commission du 17 juin 1996 portant adaptation au progrès technique de la directive 76/115/CEE du Conseil relative aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur (JO L 187 du 26.7.1996, p. 95).

<sup>(1)</sup> JO C 96 E du 27.3.2001, p. 330.

<sup>(2)</sup> JO C 260 du 17.9.2001, p. 30.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 31 mai 2001 (JO C 47 E du 21.2.2002, p. 156), position commune du Conseil du 14 novembre 2002 (JO C 299 E du 3.12.2002, p. 38) et décision du Parlement européen du 11 mars 2003 (non encore parue au Journal officiel).

<sup>(4)</sup> JO C 104 du 16.4.1984, p. 38.

<sup>(5)</sup> JO C 68 du 24.3.1986, p. 35.

<sup>(6)</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 26.

- (10) Il n'existe pas à l'heure actuelle d'études reconnues au niveau communautaire concernant l'utilisation de dispositifs de sécurité par les enfants âgés de moins de 3 ans dans les véhicules des catégories M2 et M3. Étant donné qu'il est important de protéger les enfants contre tout type d'accident, il convient donc que la Commission effectue de telles études en vue de déterminer le régime communautaire le plus approprié à appliquer aux enfants voyageant dans ces véhicules. Toutefois, dans l'attente de l'achèvement de ces études, il convient de permettre aux États membres de choisir le régime à appliquer.
- (11) L'évolution technique est constante dans le domaine des dispositifs de sécurité. Il convient, par conséquent, de prévoir un mécanisme d'adaptation technique.
- (12) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(1)</sup>,
- c) le groupe I pour les enfants pesant entre 9 kilogrammes et 18 kilogrammes;
- d) le groupe II pour les enfants pesant entre 15 kilogrammes et 25 kilogrammes;
- e) le groupe III pour les enfants pesant entre 22 kilogrammes et 36 kilogrammes.
- (4) Les dispositifs de retenue pour enfants sont subdivisés en deux classes:
- a) la classe intégrale qui comprend une combinaison de sangles ou d'éléments souples avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage, pièces de fixation et, dans certains cas, un siège supplémentaire et/ou un bouclier d'impact, et qui peut être fixé au moyen de sa ou de ses propre(s) sangle(s) intégrale(s);
- b) la classe non intégrale qui peut comprendre un dispositif partiel de retenue, lequel, lorsqu'il est utilisé en combinaison avec une ceinture pour adultes qui ceint le corps de l'enfant ou retient le dispositif dans lequel l'enfant est placé, constitue un dispositif complet de retenue pour enfants.

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### Article premier

La directive 91/671/CEE est modifiée comme suit:

- 1) le titre est remplacé par le texte suivant: «Directive du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules»;
- 2) l'article 1<sup>er</sup> est remplacé par le texte suivant:

#### «Article premier

(1) La présente directive s'applique à tous les véhicules à moteur des catégories M1, M2, M3 et N1, N2 et N3 telles que définies à l'annexe II de la directive 70/156/CEE (\*), destinés à circuler sur route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure.

(2) Aux fins de la présente directive:

— les définitions des dispositifs de sécurité, dont les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue pour enfants en ce qui concerne les véhicules des catégories M1 et N1 et de leurs éléments constitutifs sont celles figurant à l'annexe I de la directive 77/541/CEE (\*\*),

— on entend par “dos à la route”, le fait qu'un siège soit tourné dans le sens opposé au sens normal de déplacement du véhicule.

(3) Les dispositifs de retenue pour enfants sont classés en cinq “groupes de masse”:

- a) le groupe 0 pour les enfants pesant moins de 10 kilogrammes;
- b) le groupe 0+ pour les enfants pesant moins de 13 kilogrammes;

- 3) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

#### «Article 2

(1) Véhicules des catégories M1, N1, N2 et N3

- a) i) Les États membres exigent que tous les occupants des véhicules des catégories M1, N1, N2 et N3 en circulation utilisent les dispositifs de sécurité dont les véhicules sont équipés.

Les enfants ayant une taille inférieure à 150 centimètres, occupant les véhicules des catégories M1, N1, N2 et N3 équipés de dispositifs de sécurité, doivent être retenus par un dispositif de retenue pour enfants des classes intégrale ou non intégrale au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, points a) et b), adapté au poids de l'enfant conformément à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3.

Dans les véhicules des catégories M1, N1, N2 et N3 qui ne sont pas équipés de dispositifs de sécurité:

- les enfants âgés de moins de trois ans ne peuvent pas voyager,
- les enfants âgés de 3 ans et plus et ayant une taille inférieure à 150 centimètres doivent, sans préjudice du point ii), occuper un siège autre qu'un siège avant;

<sup>(1)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

(\*) 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 (JO L 42 du 23.2.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2001/116/CE de la Commission (JO L 18 du 21.1.2002, p. 1).

(\*\*) Directive 77/541/CEE du Conseil du 28 juin 1977 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur (JO L 220 du 29.8.1977, p. 95). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2000/3/CE de la Commission (JO L 53 du 25.2.2000, p. 1).».

- ii) les États membres peuvent permettre, sur leur territoire, que les enfants dont la taille est inférieure à 150 centimètres et au moins égale à 135 centimètres soient retenus par une ceinture de sécurité pour adultes. Ces limites de taille sont réexaminées selon la procédure visée à l'article 7 *ter*, paragraphe 2;
- iii) les États membres peuvent cependant permettre que, sur leur territoire, les enfants visés aux points i) et ii), ne soient pas retenus par un dispositif de retenue pour enfants lorsqu'ils voyagent dans des taxis. Toutefois, lorsque lesdits enfants voyagent dans des taxis sans dispositif de retenue, ils doivent occuper un siège autre qu'un siège avant;
- b) les enfants ne peuvent pas utiliser de dispositif de retenue dos à la route sur un siège passager protégé par un coussin de sécurité frontal, à moins que ce coussin n'ait été désactivé, y compris le cas où ce coussin est désactivé automatiquement de façon suffisante;
- c) tout dispositif de retenue pour enfants utilisé doit être conforme aux normes du règlement 44/03 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies ou de la directive 77/541/CEE ou de toute autre adaptation ultérieure dudit règlement ou de ladite directive;
- d) jusqu'au 9 mai 2008, les États membres peuvent permettre l'utilisation de dispositifs de retenue pour enfants homologués selon les normes nationales en vigueur dans l'État membre à la date de mise en service du dispositif ou selon des normes nationales équivalentes au règlement 44/03 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies ou à la directive 77/541/CEE.
- (2) Véhicules des catégories M2 et M3
- a) Les États membres exigent que tous les occupants âgés de 3 ans et plus des véhicules en circulation des catégories M2 et M3 utilisent, lorsqu'ils sont assis, les dispositifs de sécurité dont les véhicules sont équipés.
- Les dispositifs de retenue pour enfants sont homologués conformément au paragraphe 1, points c) et d).
- b) Les passagers des véhicules des catégories M2 et M3 doivent être informés de l'obligation de porter une ceinture de sécurité lorsqu'ils sont assis et que le véhicule est en mouvement. Ils doivent en être informés de l'une au moins des façons suivantes:
- par le conducteur,
  - par le convoyeur ou la personne désignée comme chef de groupe,
  - par des moyens audiovisuels (par exemple vidéo),
  - par des panonceaux et/ou le pictogramme établi par les États membres conformément au modèle communautaire figurant à l'annexe, apposés en évidence à chaque place assise.»
- 4) L'article 4 est supprimé.

- 5) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Les États membres peuvent, pour le transport sur leur territoire, après accord de la Commission, accorder des exemptions autres que celles prévues à l'article 5 afin de:

- tenir compte de conditions physiques particulières ou de circonstances particulières d'une durée limitée,
- permettre l'exercice efficace de certaines activités professionnelles,
- assurer le bon fonctionnement des activités liées à des services d'ordre public, de sécurité ou d'urgence,
- permettre que, lorsque l'installation de deux dispositifs de retenue pour enfants à l'arrière des véhicules des catégories M1 et N1 empêche, en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif, un troisième enfant, âgé de 3 ans et plus et d'une taille inférieure à 150 centimètres, soit retenu par une ceinture de sécurité pour adultes,
- permettre qu'aux places autres que les places avant d'un véhicule des catégories M1 et N1, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance et qu'aucun dispositif de retenue pour enfants n'est disponible dans ce véhicule ou pas en nombre suffisant, les enfants âgés de 3 ans et plus soient retenus par une ceinture de sécurité pour adultes,
- tenir compte des conditions particulières de circulation des véhicules des catégories M2 et M3 affectés au transport local et circulant en zone urbaine ou en agglomération, ou dans lesquels des places debout sont autorisées.»;

- 6) Les articles suivants sont insérés:

«Article 6 bis

Les États membres peuvent, après accord de la Commission, accorder des exemptions temporaires autres que celles prévues aux articles 5 et 6, afin de permettre le transport, dans le respect de la réglementation de l'État membre concerné et pour des opérations de transport local, notamment pour des transports scolaires, dans les véhicules des catégories M2 et M3, d'un nombre d'enfants assis supérieur au nombre de places assises disponibles équipées de ceintures.

La durée de validité de ces exemptions, fixée par l'État membre, ne peut excéder cinq ans à partir du 9 mai 2003.

Article 6 ter

Les États membres peuvent accorder pour le transport sur leur territoire des exemptions temporaires autres que les exemptions prévues aux articles 5 et 6, afin de permettre, dans le respect de la réglementation de l'État membre concerné, le transport aux places autres que les places avant des véhicules de catégories M1 et N1, d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places assises disponibles équipées de ceintures ou de dispositifs de retenue.

La durée de validité de ces exemptions, fixée par l'État membre, ne peut excéder six ans à partir du 9 mai 2003.».

7) Les articles suivants sont insérés:

«Article 7 bis

(1) Pour tenir compte du progrès technique, les articles 2 et 6 peuvent être adaptés conformément à la procédure visée à l'article 7 *ter*, paragraphe 2.

(2) La Commission continue à effectuer des études sur les dispositifs de sécurité les plus adéquats visant à améliorer la protection de tous les passagers contre tout type d'accident. Elle soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur les résultats de ces études ainsi que sur l'application de la présente directive, notamment sur les exemptions accordées par les États membres en application de l'article 6, afin d'évaluer l'opportunité d'un renforcement des mesures de sécurité et la nécessité d'une harmonisation plus poussée. Sur la base de ce rapport, la Commission soumet, le cas échéant, des propositions appropriées.

Article 7 *ter*

(1) La Commission est assistée par un comité.

(2) Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE (\*) s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

(3) Le comité adopte son règlement intérieur.

(\*) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.»

8) L'annexe figurant à l'annexe de la présente directive est ajoutée.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 9 mai 2006. Ils en informent immédiatement la Commission.

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.

Article 3

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

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 8 avril 2003.

Par le Parlement européen

Le président

P. COX

Par le Conseil

Le président

G. DRYS

ANNEXE

«ANNEXE

**MODÈLE COMMUNAUTAIRE DE PICTOGRAMME APOSÉ EN ÉVIDENCE À CHAQUE PLACE ASSISE  
ÉQUIPÉE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES DE CATÉGORIES M2 ET M3 COUVERTS PAR LA  
DIRECTIVE 91/671/CEE**

(Couleur: personnage blanc sur fond bleu)



---