

Circolazione stradale: direttiva europea per incentivare la sicurezza dei pedoni (Direttiva Europea 17.11.2003 n° 2003/102/CE)

Con la Direttiva 2003/102/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio sono state introdotte alcune misure in materia di sicurezza stradale al fine di ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali nell'Unione.

In particolare il provvedimento impegna gli Stati ad adottare gli accorgimenti tecnici necessari per garantire maggiore sicurezza dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada prima di una collisione (sicurezza attiva), in caso di collisione (sicurezza passiva) e dopo una collisione, con riferimento agli utenti della strada, agli autoveicoli e all'infrastruttura.

DIRETTIVA 2003/102/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 17 novembre 2003

relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio

(Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea 06-12-2003, n. 321/L/15)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95, vista la proposta della Commissione, visto il parere del Comitato economico e sociale europeo (1), deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato (2), considerando quanto segue:

- (1) Al fine di ridurre il numero delle vittime di incidenti stradali nella Comunità è necessario introdurre misure destinate a migliorare la protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con le parti frontali dei veicoli a motore.
- (2) È urgente definire nel quadro del programma d'azione per la sicurezza stradale un pacchetto di misure attive e passive atte a migliorare la sicurezza (prevenzione degli incidenti e riduzione degli effetti secondari mediante misure di moderazione del traffico e miglioramenti delle infrastrutture) degli utenti della strada vulnerabili, quali i pedoni, i ciclisti e i motociclisti.
- (3) Il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere assicurata la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali, e a questo fine è stato istituito un sistema comunitario di omologazione dei veicoli a motore; le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore relative alla protezione dei pedoni dovrebbero essere armonizzate per evitare che negli Stati membri siano adottate prescrizioni diverse e per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.
- (4) Gli obiettivi di protezione dei pedoni possono essere conseguiti mediante una combinazione di misure di sicurezza attiva e passiva. Le raccomandazioni emesse dal Comitato europeo per il miglioramento della sicurezza dei veicoli (in prosieguo denominato EEVC) nel giugno 1999 raccolgono un ampio consenso in questo campo. Tali raccomandazioni propongono requisiti di prestazione per le strutture frontali di talune categorie di veicoli a motore al fine di ridurre la pericolosità. La presente direttiva prevede prove e valori limite basati sulle raccomandazioni dell'EEVC.

(5) La Commissione dovrebbe valutare la possibilità di estendere l'ambito di applicazione della presente direttiva ai veicoli con una massa massima non superiore alle 3,5 tonnellate e presentarne i risultati al Parlamento europeo e al Consiglio.

(6) La presente direttiva dovrebbe essere considerata come uno degli elementi di un pacchetto più ampio di misure, che dovranno essere adottate dalla Comunità, dall'industria del settore e dalle autorità competenti degli Stati membri, in base a uno scambio di buone pratiche, allo scopo di affrontare il problema della sicurezza dei pedoni e degli altri utenti vulnerabili della strada prima di una collisione (sicurezza attiva), in caso di collisione (sicurezza passiva) e dopo una collisione, con riferimento agli utenti della strada, agli autoveicoli e all'infrastruttura.

(7) Data la rapidità dell'evoluzione tecnologica in questo settore, possono essere proposte dall'industria misure alternative con un'efficacia reale almeno equivalente ai requisiti della presente direttiva, o misure passive, o una combinazione di misure attive e passive che dovrebbero essere oggetto di una valutazione di fattibilità eseguita da esperti indipendenti entro il 1o luglio 2004; l'introduzione di misure alternative con un'efficacia reale almeno equivalente richiederebbe un adeguamento o una modifica della presente direttiva.

(8) Tenuto conto delle ricerche in corso e del progresso tecnico nel settore della protezione dei pedoni, è opportuno introdurre un certo grado di flessibilità in questo campo. Di conseguenza, la presente direttiva dovrebbe fissare le disposizioni fondamentali relative alla protezione dei pedoni stabilendo le prove cui devono conformarsi i nuovi tipi di veicolo e i nuovi veicoli. Le prescrizioni tecniche per l'applicazione di tali prove dovrebbero essere adottate con decisione della Commissione.

(9) I rapidi progressi della tecnologia nella sicurezza attiva implicano che i sistemi di attenuazione e di prevenzione dell'urto potrebbero fornire maggiori vantaggi in termini di sicurezza, per esempio riducendo la velocità di collisione e adattando la direzione dell'impatto. La presente direttiva dovrebbe incoraggiare lo sviluppo di queste tecnologie.

(10) Le associazioni dei costruttori di veicoli a motore europei, giapponesi e coreani si sono impegnate ad applicare ai nuovi tipi di veicolo le raccomandazioni dell'EEVC concernenti i valori limite e le prove o ad adottare misure alternative di effetto almeno equivalente a partire dal 2010 e una prima serie di valori limite e di prove a partire dal 2005, nonché ad applicare la prima serie di prove all'80 % di tutti i veicoli nuovi dal 1o luglio 2010, al 90 % dei veicoli nuovi dal 1o luglio 2011 e a tutti i veicoli nuovi dal 31 dicembre 2012.

(11) La presente direttiva dovrebbe inoltre contribuire a stabilire un elevato livello di protezione nel contesto dell'armonizzazione internazionale della legislazione in questo campo, che è stata intrapresa con l'accordo del 1998 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNCE) relativo all'adozione di regolamentazioni tecniche mondiali per i veicoli su ruote, le apparecchiature e le parti che possono essere montate e/o utilizzate sui veicoli su ruote.

(12) La presente direttiva è una delle direttive particolari che devono essere rispettate per assicurare la conformità con la procedura di omologazione CE istituita dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi (3).

(13) La direttiva 70/156/CEE dovrebbe pertanto essere modificata di conseguenza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica alle superfici frontali dei veicoli. Ai fini della presente direttiva, s'intende per «veicolo» ogni veicolo a motore quale definito all'articolo 2 e all'allegato II della direttiva 70/156/CEE, di categoria M1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate, e di categoria N1 derivata da M1, di massa massima non superiore a 2,5 tonnellate.

2. La presente direttiva ha lo scopo di ridurre le lesioni subite dai pedoni e da altri utenti della strada vulnerabili in caso di urto con le superfici frontali dei veicoli di cui al paragrafo 1.

Articolo 2

1. A decorrere dal 1o gennaio 2004 gli Stati membri non possono, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni:

- rifiutare, per un tipo di veicolo, l'omologazione CE o l'omologazione nazionale, oppure
- rifiutare l'immatricolazione, né vietare la vendita o la messa in circolazione dei veicoli, se i veicoli sono conformi alle prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.1 o 3.2.

2. A decorrere dal 1o ottobre 2005, gli Stati membri non rilasciano più:

- l'omologazione CE, oppure
- l'omologazione nazionale, tranne nel caso in cui siano invocate le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE, per ogni tipo di veicolo, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2.

3. Il paragrafo 2 non si applica ai veicoli che non differiscono nelle caratteristiche essenziali di progettazione e costruzione degli elementi della carrozzeria situati anteriormente ai montanti A dai tipi di veicolo che hanno ottenuto l'omologazione CE o l'omologazione nazionale prima del 1o ottobre 2005, e che non hanno ancora ottenuto l'omologazione in base alla presente direttiva.

4. A decorrere dal 1o settembre 2010, gli Stati membri non rilasciano più:

- l'omologazione CE, oppure
- l'omologazione nazionale, tranne nel caso in cui siano invocate le disposizioni dell'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva 70/156/CEE, per ogni tipo di veicolo, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.2, della presente direttiva.

5. A decorrere dal 31 dicembre 2012, gli Stati membri:

- considerano che i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 70/156/CEE non siano più validi ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva, e

- rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi che non sono accompagnati da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2.

6. A decorrere dal 1o settembre 2015, gli Stati membri:

- considerano che i certificati di conformità che accompagnano i veicoli nuovi a norma della direttiva 70/156/CEE non siano più validi ai fini dell'applicazione dell'articolo 7, paragrafo 1, di tale direttiva, e

- rifiutano l'immatricolazione e vietano la vendita e la messa in circolazione dei veicoli nuovi che non sono accompagnati da un certificato di conformità a norma della direttiva 70/156/CEE, per motivi inerenti alla protezione dei pedoni, se non sono rispettate le prescrizioni tecniche di cui all'allegato I, punto 3.2.

Articolo 3

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 2, gli Stati membri assicurano che le prove di cui all'allegato I, punti 3.1 o 3.2, siano effettuate conformemente alle prescrizioni tecniche che verranno specificate mediante una decisione della Commissione.

Articolo 4

Le autorità di omologazione degli Stati membri trasmettono ogni mese alla Commissione una copia

della scheda di omologazione, il cui modello figura nell'appendice 2 dell'allegato II, relativa a ciascun veicolo da esse omologato conformemente alla presente direttiva nel corso del mese.

Articolo 5

1. La Commissione, sulla base delle informazioni pertinenti comunicate dalle autorità di omologazione e dalle parti interessate, nonché di studi indipendenti, esamina i progressi compiuti dall'industria in materia di protezione dei pedoni ed effettua, entro il 1o luglio 2004, una valutazione indipendente di fattibilità concernente le disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, e in particolare le altre misure alternative — misure passive o una combinazione di misure attive e passive — che abbiano un'efficacia reale almeno equivalente.

La valutazione di fattibilità si fonda, tra l'altro, su prove pratiche e su studi scientifici indipendenti.

2. Se, in seguito alla valutazione di fattibilità di cui al paragrafo 1, è ritenuto necessario adeguare le disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, per includervi una combinazione di misure attive e passive aventi almeno lo stesso livello di protezione di quello delle esistenti disposizioni dell'allegato I, punto 3.2, la Commissione sottopone al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta volta a modificare di conseguenza la presente direttiva.

3. Fintantoché l'adeguamento della presente direttiva si limita all'introduzione di misure passive alternative aventi effetti almeno lo stesso livello di protezione di quello delle esistenti disposizioni di cui all'allegato I, punto 3.2, l'adeguamento può essere realizzato dal comitato per l'adeguamento al progresso tecnico, a norma della procedura di cui all'articolo 13 della direttiva 70/156/CEE.

4. Anteriormente al 1o aprile 2006, e in seguito ogni due anni, la Commissione comunica al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati della valutazione indipendente di fattibilità di cui al paragrafo 1.

Articolo 6

La direttiva 70/156/CEE è modificata nel modo seguente:

1) nell'allegato I sono inseriti i seguenti punti:

«9.23. Protezione dei pedoni 9.23.1. È fornita una descrizione dettagliata del veicolo, comprendente fotografie e/o disegni, per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento pertinenti e i materiali costitutivi della parte frontale del veicolo (interna ed esterna). La descrizione comprende precisazioni sui sistemi di protezione attiva installati.»;

2) nell'allegato III, parte A, sono inseriti i seguenti punti:

«9.23. Protezione dei pedoni 9.23.1. È fornita una descrizione dettagliata del veicolo, comprendente fotografie e/o disegni, per quanto riguarda la struttura, le dimensioni, le linee di riferimento pertinenti e i materiali costitutivi della parte frontale del veicolo (interna ed esterna). La descrizione comprende precisazioni sui sistemi di protezione attiva installati.»;

3) nell'allegato IV, parte I, sono inserite la voce 58 e le note seguenti:

(Omissis. Vedi documento in formato .pdf all'indirizzo http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2003/l_321/l_32120031206it00150025.pdf)

4) l'allegato XI, è modificato come segue:

(Omissis. Vedi documento in formato .pdf all'indirizzo http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2003/l_321/l_32120031206it00150025.pdf)

Articolo 7

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative

necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 2003. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 1o gennaio 2004.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle norme essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 8

La presente direttiva entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Articolo 9

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, addì 17 novembre 2003.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. COX

Il Presidente

Il Presidente

G. ALEMANNIO

(ALLEGATI omissis. Vedi documento in formato .pdf all'indirizzo http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2003/l_321/l_32120031206it00150025.pdf)

(1) GU C 234 del 30.9.2003, pag. 10.

(2) Parere del Parlamento europeo del 3 luglio 2003 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 4 novembre 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(3) GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 807/2003 (GU L 122 del 16.5.2003, pag. 36).