

## 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

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 <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

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 1° 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 1° luglio 2010, al 90 % dei veicoli nuovi dal 1° luglio 2011 e a tutti i veicoli nuovi dal 31 dicembre 2012.

<sup>(1)</sup> GU C 234 del 30.9.2003, pag. 10.

<sup>(2)</sup> 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).