

32003L0020

Direttiva 2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 aprile 2003, che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate

Gazzetta ufficiale n. L 115 del 09/05/2003 pag. 0063 - 0067

Direttiva 2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio
dell'8 aprile 2003

che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71, paragrafo 1, vista la proposta della Commissione(1),

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo(2),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato(3),

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 153 del trattato stabilisce che per assicurare un livello adeguato di protezione dei consumatori la Comunità contribuisce a tutelarne la salute, la sicurezza e gli interessi economici.

(2) Nella sua risoluzione del 13 marzo 1984(4), il Parlamento europeo ha definito misura prioritaria l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza su tutte le strade urbane e rurali. Nella sua risoluzione del 18 febbraio 1986(5), esso ha sottolineato la necessità di rendere obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza per tutti i passeggeri, inclusi i bambini, con l'unica eccezione dei mezzi di trasporto pubblici.

(3) La direttiva 91/671/CEE(6) prevede l'uso obbligatorio dei sistemi di ritenuta per bambini sui sedili provvisti di cinture di sicurezza. Tale direttiva non specifica tuttavia quale tipo di sistema di ritenuta per bambini sia appropriato e consente il trasporto di bambini non assicurati al sedile con un sistema di ritenuta adeguato, qualora tale sistema non sia disponibile.

(4) Sono necessari un uso più rigoroso di tali sistemi e di conseguenza una più stretta ottemperanza al principio dell'uso obbligatorio, previsto dall'articolo 2, paragrafo 2, di tale direttiva.

(5) In virtù della decisione 97/836/CE del Consiglio(7), la Comunità ha aderito all'accordo della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite relativo all'adozione di prescrizioni tecniche uniformi applicabili ai veicoli a motore, agli accessori ed alle parti che possono essere installati o utilizzati sui veicoli a motore e alle condizioni del riconoscimento reciproco delle omologazioni rilasciate sulla base di tali prescrizioni.

(6) Con la sua adesione a tale accordo la Comunità ha aderito a un elenco preciso di regolamenti stabiliti conformemente all'accordo medesimo, incluso quello sull'omologazione dei sistemi di ritenuta per bambini che viaggiano in veicoli a motore.

(7) Sebbene il numero di bambini vittime di incidenti automobilistici mortali sia relativamente basso se confrontato con quello dei bambini che restano vittime di incidenti mortali quando sono a piedi o in bicicletta, occorre comunque rafforzare le regole comuni sulla protezione dei bambini. In particolare, le ricerche hanno dimostrato che l'uso di sistemi di ritenuta per bambini può contribuire a ridurre in modo sostanziale la gravità delle lesioni in caso di

incidente stradale e che un bambino che viaggia senza essere assicurato per mezzo di un sistema di ritenuta rischia maggiormente e di riportare lesioni più gravi di quanto rischierebbe se fosse assicurato al sedile.

(8) È necessario tuttavia che gli Stati membri, previo accordo della Commissione, possano concedere talune esenzioni per il trasporto sul loro territorio in considerazione di situazioni particolari. Occorre inoltre che gli Stati membri adottino le disposizioni necessarie per evitare gli abusi.

(9) Poiché sempre più spesso i veicoli di categoria M2 e M3 sono provvisti di cinture di sicurezza conformemente alle direttive 96/36/CE(8), 96/37/CE(9) e 96/38/CE(10) della Commissione, è logico imporre ai passeggeri seduti di servirsene. I passeggeri dei veicoli di dette categorie dovrebbero essere informati dell'obbligo di avere le cinture di sicurezza allacciate quando il veicolo è in movimento.

(10) Non esistono attualmente studi riconosciuti a livello comunitario sull'uso di sistemi di sicurezza per i bambini di meno di 3 anni in veicoli delle categorie M2 e M3. È quindi necessario che, tenuto conto dell'importanza di proteggere i bambini contro qualsiasi tipo di incidente, la Commissione effettui tali studi per determinare il regime comunitario più appropriato da applicare ai bambini che viaggiano in detti veicoli. Tuttavia, in attesa che si concludano tali studi, occorre permettere agli Stati membri di scegliere il regime da applicare.

(11) L'evoluzione tecnica nel campo dei sistemi di sicurezza è costante. Occorre quindi prevedere un meccanismo di adeguamento tecnico.

(12) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione(11),

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

La direttiva 91/671/CEE è modificata come segue:

1) Il titolo è sostituito dal testo seguente: "Direttiva del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli".

2) L'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

1. La presente direttiva si applica a qualsiasi veicolo a motore delle categorie M1, M2, M3 e N1, N2 e N3, definite nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE(12), destinato a circolare su strada, munito di almeno quattro ruote e avente una velocità massima per costruzione superiore a 25 km/h.

2. Ai sensi della presente direttiva:

- le definizioni dei sistemi di sicurezza, comprendenti le cinture di sicurezza e i sistemi di ritenuta per bambini per quanto riguarda i veicoli da categoria M1 e N1, e dei relativi componenti, sono quelle riportate nell'allegato I della direttiva 77/541/CEE(13),
- 'rivolto all'indietro' significa orientato nella direzione opposta alla normale direzione di marcia del veicolo.

3. I sistemi di ritenuta per bambini si suddividono in cinque 'gruppi di massa':

- a) gruppo 0 per i bambini di peso inferiore a 10 kg;
- b) gruppo 0 + per i bambini di peso inferiore a 13 kg;
- c) gruppo I per i bambini di peso compreso tra 9 kg e 18 kg;
- d) gruppo II per i bambini di peso compreso tra 15 kg e 25 kg;
- e) gruppo III per i bambini di peso compreso tra 22 kg e 36 kg.

4. I sistemi di ritenuta per bambini possono essere suddivisi in due classi:

- a) la classe integrale, che può includere una combinazione di cinghie o di componenti flessibili con una fibbia di sicurezza, dispositivi di regolazione, parti di fissaggio e, in alcuni casi, un sedile supplementare e/o uno schermo di protezione, che possono essere ancorati mediante la propria o le proprie cinghie integrali;
- b) la classe non integrale, che può includere un sistema di ritenuta parziale che, se usato in combinazione con una cintura di sicurezza per adulti che passa attorno al corpo del bambino o

blocca il dispositivo in cui quest'ultimo è collocato, forma un sistema completo di ritenuta per bambini."

3) L'articolo 2 è sostituito dal seguente:

"Articolo 2

1. Veicoli di categoria M1, N1, N2 e N3:

a) i) Gli Stati membri prescrivono che tutti gli occupanti dei veicoli di categoria M1, N1, N2 e N3 in circolazione utilizzino i sistemi di sicurezza di cui i veicoli sono provvisti.

I bambini di statura inferiore a 150 cm che viaggiano sui veicoli di categoria M1, N1, N2 e N3 provvisti di sistemi di sicurezza, devono essere assicurati al sedile mediante un sistema di ritenuta per bambini di classe integrale o non integrale ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, lettere a) e b), adeguato al peso del bambino quale definito all'articolo 1, paragrafo 3.

Sui veicoli di categoria M1, N1, N2 e N3 sprovvisti di sistemi di sicurezza:

- i bambini di età inferiore ai tre anni non possono viaggiare,
- i bambini di età superiore ai tre anni la cui statura non raggiunge i 150 cm, fatto salvo il punto ii), non possono occupare un sedile anteriore.

ii) Gli Stati membri possono permettere, nel loro territorio, che i bambini la cui statura non raggiunge i 150 cm ma è comunque di almeno 135 cm siano assicurati al sedile da una cintura di sicurezza per adulti. Detti limiti di statura sono riesaminati secondo la procedura di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 2.

iii) Gli Stati membri possono tuttavia permettere che, nel loro territorio, i bambini di cui ai punti i) e ii) non siano assicurati al sedile con un sistema di ritenuta per bambini durante gli spostamenti in taxi. Tuttavia detti bambini, quando viaggiano in taxi sprovvisti di sistemi di ritenuta, non possono occupare un sedile anteriore.

b) I bambini non possono essere trasportati utilizzando un seggiolino di sicurezza rivolto all'indietro su un sedile passeggeri protetto da airbag frontale, a meno che l'airbag non sia stato disattivato, anche mediante disattivazione automatica adeguata.

c) I sistemi di ritenuta per bambini utilizzati devono essere omologati conformemente al regolamento n. 44/03 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alla direttiva 77/541/CEE e alle successive modifiche.

d) Sino al 9 maggio 2008, gli Stati membri possono permettere l'utilizzazione di sistemi di ritenuta per bambini omologati conformemente alle norme nazionali vigenti nello Stato membro alla data di messa in servizio del sistema oppure alle norme nazionali equivalenti al regolamento 44/03 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite o alla direttiva 77/541/CEE.

2. Veicoli di categoria M2 e M3:

a) Gli Stati membri prescrivono che tutti gli occupanti, a partire da tre anni di età, dei veicoli di categoria M2 e M3 in circolazione utilizzino, quando sono seduti, i sistemi di sicurezza di cui i veicoli sono provvisti.

I sistemi di ritenuta per bambini sono omologati a norma del paragrafo 1, lettere c) e d).

b) I passeggeri dei veicoli di categoria M2 e M3 devono essere informati dell'obbligo di portare cinture di sicurezza quando sono seduti e il veicolo è in movimento. L'informazione deve essere fornita in almeno uno dei seguenti modi:

- dal conducente,
- dal bigliettotaio o dalla persona designata come capogruppo,
- mediante sistemi audiovisivi (ad esempio video),
- mediante schede e/o il pittogramma stabilito dagli Stati membri conformemente al modello comunitario figurante nell'allegato, apposti in modo ben visibile su ogni sedile."

4) L'articolo 4 è soppresso.

5) L'articolo 6 è sostituito dal seguente:

"Articolo 6

Previo accordo della Commissione, gli Stati membri possono concedere, per il trasporto sul loro territorio, esenzioni diverse da quelle previste all'articolo 5 per:

- tenere conto di particolari condizioni fisiche o di circostanze particolari di durata limitata,
- consentire l'esercizio efficace di alcune attività professionali,

- garantire il buon svolgimento di attività connesse con servizi di ordine pubblico, di sicurezza o di emergenza,
- consentire che, quando l'installazione di due sistemi di ritenuta per bambini sui sedili posteriori di veicoli di categoria M1 e N1 impedisca, per mancanza di spazio, l'installazione di un terzo sistema di ritenuta, un terzo bambino, a partire da tre anni di età e di statura inferiore a 150 cm, sia assicurato da una cintura di sicurezza per adulti,
- consentire che, ove si tratti di un trasporto occasionale di breve distanza e nel veicolo non sia disponibile nessun sistema di ritenuta per bambini, o non in numero sufficiente, nei sedili dei veicoli di categoria M1 e N1, ad esclusione dei sedili anteriori, i bambini a partire da tre anni di età siano assicurati da una cintura di sicurezza per adulti,
- tener conto delle condizioni particolari di circolazione dei veicoli di categoria M2 e M3 adibiti al trasporto locale e che circolano in zona urbana o in agglomerato o in cui è autorizzato il trasporto di passeggeri in piedi."

6) Sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 6 bis

Gli Stati membri possono, previo accordo della Commissione, concedere esenzioni temporanee diverse da quelle previste agli articoli 5 e 6, onde consentire il trasporto, nell'osservanza della regolamentazione dello Stato membro interessato e per operazioni di trasporto locale, segnatamente trasporto scolastico, nei veicoli di categoria M2 e M3, di un numero di bambini superiore al numero di sedili disponibili provvisti di cinture di sicurezza.

Il periodo di validità di tali esenzioni, stabilito dallo Stato membro, non può superare cinque anni a decorrere dal 9 maggio 2003.

Articolo 6 ter

Gli Stati membri possono concedere, per il trasporto nel loro territorio, esenzioni temporanee diverse da quelle previste agli articoli 5 e 6 per consentire, nel rispetto della regolamentazione dello Stato membro interessato, il trasporto sui sedili dei veicoli di categoria M1 e N1, ad esclusione dei sedili anteriori, di un numero di persone superiore al numero di sedili disponibili provvisti di cinture o di sistemi di ritenuta.

Il periodo di validità di tali esenzioni, stabilito dallo Stato membro, non può superare sei anni a decorrere dal 9 maggio 2003."

7) Sono inseriti i seguenti articoli:

"Articolo 7 bis

1. Gli articoli 2 e 6 possono essere adattati conformemente alla procedura di cui all'articolo 7 ter, paragrafo 2, per tener conto dei progressi tecnici.

2. La Commissione prosegue gli studi sui dispositivi di sicurezza più adeguati intesi a migliorare la protezione di tutti i passeggeri contro ogni tipo di incidente. Essa presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tali studi e sull'applicazione della presente direttiva, segnatamente sulle esenzioni concesse dagli Stati membri in applicazione dell'articolo 6, onde valutare l'opportunità di un rafforzamento delle misure di sicurezza e la necessità di una maggiore armonizzazione. All'occorrenza, sulla scorta della suddetta relazione, la Commissione presenta proposte adeguate.

Articolo 7 ter

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE(14), tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il suo regolamento interno."

8) È aggiunto l'allegato figurante in allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 9 maggio 2006 e ne informano immediatamente la Commissione.

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 di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

Articolo 3

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

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Lussemburgo, addì 8 aprile 2003.

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

P. Cox

Per il Consiglio

Il Presidente

G. Drys

(1) GU C 96 E del 27.3.2001, pag. 330.

(2) GU C 260 del 17.9.2001, pag. 30.

(3) Parere del Parlamento europeo del 31 maggio 2001 (GU C 47 E del 21.2.2002, pag. 156), posizione comune del Consiglio del 14 novembre 2002 (GU C 299 E del 3.12.2002, pag. 38) e decisione del Parlamento europeo dell'11 marzo 2003 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

(4) GU C 104 del 16.4.1984, pag. 38.

(5) GU C 68 del 24.3.1986, pag. 35.

(6) GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26.

(7) GU L 346 del 17.12.1997, pag. 78.

(8) Direttiva 96/36/CE della Commissione, del 17 giugno 1996, che adegua al progresso tecnico la direttiva 77/541/CEE del Consiglio relativa alle cinture di sicurezza e ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore (GU L 178 del 17.7.1996, pag. 15).

(9) Direttiva 96/37/CE della Commissione, del 17 giugno 1996, che adegua al progresso tecnico la direttiva 74/408/CEE del Consiglio, relativa alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e dei loro ancoraggi) (GU L 186 del 25.7.1996, pag. 28).

(10) Direttiva 96/38/CE della Commissione, del 17 giugno 1996, che adegua al progresso tecnico la direttiva 74/115/CEE del Consiglio, relativa agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore (GU L 187 del 26.7.1996, pag. 95).

(11) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(12) 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 (GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2001/116/CE della Commissione (GU L 18 del 21.1.2002, pag. 1).

(13) Direttiva 77/541/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1977, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle cinture di sicurezza e ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore (GU L 220 del 29.8.1977, pag. 95). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/3/CE della Commissione (GU L 53 del 25.2.2000, pag. 1).

(14) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

ALLEGATO

"ALLEGATO

MODELLO COMUNITARIO DI PITTOGRAMMA APPOSTO IN MODO EVIDENTE SU OGNI
SEDILO MUNITO DI CINTURA DI SICUREZZA DEI VEICOLI DI CATEGORIA M2 E M3
CONTEMPLATI DALLA DIRETTIVA 91/671/CEE

(Colore: bianco su fondo blu)

>PIC FILE= "L_2003115IT.006703.TIF">"