



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Single Market Enforcement

Notification of Regulatory Barriers

Numero di notifica : 2019/0198/F (France)

Decreto relativo alla disciplina dei mezzi di locomozione individuali

Data di ricezione : 06/05/2019

Termine dello status quo : 07/08/2019 (closed)

Message

Messaggio 002

Comunicazione della Commissione - TRIS/(2019) 01199

Direttiva (UE) 2015/1535

Traduzione del messaggio 001

Notifica: 2019/0198/F

No abre el plazo - Nezahajuje odklady - Fristerne indledes ikke - Kein Fristbeginn - Viivituste perioodi ei avata - Καμμία έναρξη προθεσμίας - Does not open the delays - N'ouvre pas de délais - Non fa decorrere la mora - Neietekmē atlikšanu - Atidējimai nepradedami - Nem nyitja meg a késésket - Ma' jiftaħx il-perijodi ta' dawmien - Geen termijnbegin - Nie otwiera opóźnień - Não inicia o prazo - Neotvorí oneskorenia - Ne uvaja zamud - Määräaika ei ala tästä - Inleder ingen frist - He ce предвижда период на прекъсване - Nu deschide perioadele de stagnare - Nu deschide perioadele de stagnare.

(MSG: 201901199.IT)

1. MSG 002 IND 2019 0198 F IT 06-05-2019 F NOTIF

2. F

3A. Direction générale des entreprises – SQUALPI – Bât. Sieyès -Teledoc 151 – 61, Bd Vincent Auriol - 75703 PARIS Cedex 13

d9834.france@finances.gouv.fr

tél : 01 44 97 24 55

3B. Ministère de l'intérieur

Délégation à la sécurité routière (DSR)

Place Beauvau – 75800 PARIS CEDEX 08 – France

Téléphone : 01 49 27 49 27

Mel : bsc-sdpur-dsr@interieur.gouv.fr

4. 2019/0198/F - T40T

5. Decreto relativo alla disciplina dei mezzi di locomozione individuali

6. Mezzi di locomozione individuali motorizzati

7. -

8. Il progetto di decreto mira a definire, nel codice della strada, i mezzi di locomozione individuali motorizzati quale nuova categoria di veicolo, a definire le loro caratteristiche tecniche ed a definire il loro utilizzo sulla pubblica strada.

Le scelte operate mirano a tener conto delle sfide della sicurezza stradale degli utilizzatori di mezzi di locomozione individuali, che sono utenti vulnerabili, delle sfide della sicurezza per gli altri utenti vulnerabili (ciclisti, pedoni, pedoni a



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

mobilità ridotta) e delle sfide della coabitazione e condivisione dello spazio pubblico tra i diversi utenti.

L'articolo R.311-1 del codice della strada si modifica aggiungendo un comma 6.15 che dà la definizione di un mezzo di locomozione individuale motorizzato: veicolo senza posto a sedere, progettato per la locomozione di una sola persona e sprovvisto di qualunque configurazione speciale che consenta il trasporto di merci, dotato di un motore non termico o di un'assistenza non termica e la cui velocità massima progettuale è rigorosamente superiore ai 6 km/h e non supera i 25 km/h. Può tuttavia comprendere una sella se munito di un sistema di stabilizzazione giroscopico. Sono esclusi da tale categoria i mezzi destinati esclusivamente alle persone a mobilità ridotta.

A complemento, si istituisce un articolo R 321-4-2 al fine di sanzionare i conducenti di mezzi di locomozione individuali motorizzati vincolati a una velocità > 25 km/h; a questi ultimi è vietato circolare sulla pubblica strada.

Si modificano gli articoli R 313-4, R 313-5, R 313-19, R 313-20, R 313-33 del codice della strada al fine di specificare che tali mezzi, come è stato fatto nel caso delle biciclette, devono essere muniti di luci di posizione anteriori, di luci di posizione posteriori, di catadiottri arancioni laterali, di un catadiottro bianco anteriore, di un avvisatore acustico.

Per quanto concerne le norme di circolazione, si istituisce nel codice della strada un articolo R. 412-43-1 che indica, in linea di principio, gli spazi di circolazione dove i conducenti di mezzi di locomozione individuali devono e possono circolare negli agglomerati urbani e al di fuori di essi. Si noterà che, al contrario delle biciclette per le quali il fatto di circolare sulle piste ciclabili o sulle piste ciclabili con corsia riservata può essere imposto soltanto dall'autorità di polizia (articolo R. 431-9), i conducenti di mezzi di locomozione individuali motorizzati hanno, in linea di principio, l'obbligo di circolare sulle piste ciclabili e sulle piste ciclabili con corsia riservata negli agglomerati urbani, quando esistano tali spazi.

D'altra parte, tale articolo va ad inquadrare le possibilità offerte al sindaco di derogare al suddetto quadro generale. In particolare, il sindaco può autorizzare la circolazione sul marciapiede, prestando attenzione a non arrecare disturbo ai pedoni.

Infine, il suddetto articolo precisa le sanzioni comminate al conducente di un mezzo di locomozione individuale motorizzato se non rispetta le norme di circolazione ad esso imposte. Come è stato fatto nel caso delle biciclette, quest'ultimo è passibile in genere di una contravvenzione di seconda classe (C2).

9. Sfide sulla sicurezza stradale:

si attende un impatto favorevole sulla sicurezza stradale. In effetti, se le statistiche della sicurezza stradale del 2017 riportano 5 decessi e 284 feriti causati dall'utilizzo di suddetti mezzi, la forte espansione del loro utilizzo fa paventare una significativa crescita dell'incidentalità e della mortalità legata all'utilizzo dei mezzi di locomozione individuali motorizzati. In modo diretto, il presente decreto consentirà alle forze dell'ordine di disporre di un quadro normativo che consenta loro di caratterizzare le infrazioni e di sanzionare i comportamenti che non rispettano le norme di sicurezza stradale, per concorrere a far evolvere i comportamenti in direzione della prudenza e di un utilizzo responsabile di tali veicoli. In modo indiretto, specificando le caratteristiche dei mezzi autorizzati a circolare sulla pubblica strada e i requisiti di sicurezza richiesti (in particolare in materia di illuminazione e di frenatura), la presente disciplina concorrerà a regolamentare l'immissione sul mercato di tali mezzi e a consentire, progressivamente, una commercializzazione di mezzi più sicuri.

Di fronte a fenomeni simili, diversi altri paesi europei hanno adottato o stanno adottando disposizioni normative al fine di definire e controllare le norme di utilizzo di tali mezzi.

10. Testi di base non disponibili.

11. No

12. -

13. No



EUROPEAN COMMISSION

Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs
Single Market Enforcement
Notification of Regulatory Barriers

14. No

15. -

16. Aspetto OTC

No - Il progetto non ha ripercussioni significative sul commercio internazionale.

Aspetto SPS

No - Il progetto non è una misura sanitaria o fitosanitaria.

Commissione europea

Punto di contatto Direttiva (UE) 2015/1535

Fax: +32 229 98043

email: grow-dir2015-1535-central@ec.europa.eu