



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 20.6.2003
COM(2003) 361 definitivo

2003/0128 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 74/408/CEE del Consiglio relativa ai sedili, ai loro ancoraggi e ai poggiatesta dei veicoli a motore

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

1. OBIETTIVO DELLA PROPOSTA

Questa proposta di direttiva intende modificare la direttiva 74/408/CEE del Consiglio del 22 luglio 1974, modificata da ultimo dalla direttiva 96/37/CE della Commissione, concernente il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai sedili dei veicoli a motore al fine di rendere obbligatorie le cinture di sicurezza sugli autoveicoli diversi dalle autovetture¹ a decorrere dall'1 luglio 2004.

Ai sensi del diritto comunitario, attualmente devono essere munite di cinture di sicurezza solo le autovetture².

Le direttive che riguardano l'installazione sui veicoli di cinture di sicurezza sono le seguenti:

- direttiva 77/541/CEE del Consiglio del 28 giugno 1977³, modificata da ultimo dalla direttiva 2000/3/CE della Commissione, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle cinture di sicurezza e ai sistemi di ritenuta dei veicoli a motore;
- direttiva 76/115/CEE del Consiglio del 18 dicembre 1975⁴, modificata da ultimo dalla direttiva 96/38/CE della Commissione, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative agli ancoraggi delle cinture di sicurezza dei veicoli a motore;
- direttiva 74/408/CEE del Consiglio del 22 luglio 1974⁵, modificata da ultimo dalla direttiva 96/37/CE della Commissione⁶, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e del loro ancoraggio).

Dato l'obbligo di installare cinture di sicurezza su tutti i veicoli, la Commissione propone di emendare le tre direttive simultaneamente. Poiché l'obiettivo ultimo della proposta è quello di migliorare la sicurezza stradale, esse andrebbero approvate contemporaneamente e attuate alla stessa data.

2. BASE GIURIDICA

Le direttive che si propone di emendare si fondano sull'articolo 95 del trattato che istituisce la Comunità europea che propugna il principio dell'armonizzazione totale, sostituendo leggi e procedure nazionali che possano ostacolare la libera circolazione delle merci con un unico e vincolante gruppo di norme comunitarie e un'unica procedura d'approvazione.

¹ Sono interessati: minibus (categoria M₂), bus di linea e da turismo (categoria M₃), autocarri leggeri (categoria N₁), autocarri medi e pesanti (categorie N₂ e N₃).

² Categoria M₁.

³ GU L 220, del 29.08.1977, p.95.

⁴ GU L 24, del 30.01.1976, p.6.

⁵ GU L 221, del 12.08.1974, p 1.

⁶ GU L 186, del 25.07.1996, p.28.

Nel caso in questione, l'installazione delle cinture di sicurezza su veicoli diversi dalle autovetture richiede che i produttori sviluppino una tecnologia che garantisca agli occupanti il grado più elevato di protezione. Norme finalizzate a tale scopo si trovano già nella normativa comunitaria.

Ai fini del buon funzionamento del mercato interno, queste direttive devono essere rese obbligatorie nella Comunità ed entrare in vigore alla stessa data. Solo azioni concordate possono assicurare l'efficiente funzionamento del mercato interno.

3. CONTESTO

Migliorare la sicurezza stradale è una questione importante, che interessa ogni cittadino all'interno dell'UE. In una relazione del 9 dicembre 2002, il Parlamento europeo attribuisce priorità assoluta alla sicurezza dei trasporti in Europa e all'individuazione di provvedimenti atti a ridurre i decessi e le lesioni gravi dovute a incidenti stradali⁷.

Afferma la Commissione, nel suo Libro bianco *La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*:

*Il tributo che gli Europei pagano alla mobilità è [...] troppo elevato. Dal 1970, più di 1,64 milioni di concittadini sono morti sulla strada. [...]. Nel 2000 gli incidenti stradali hanno provocato la morte di oltre 40.000 persone nell'Unione europea, per non parlare degli oltre 1,7 milioni di feriti [...]. Una persona su tre resterà ferita, nel corso della sua vita, in un incidente.*⁸

I provvedimenti che la Commissione intende prendere comprendono l'estensione dell'uso delle cinture di sicurezza a tutti i veicoli che ne siano muniti. Finora, la direttiva del Consiglio 91/671/CEE⁹ richiedeva l'uso obbligatorio di sistemi di ritenuta sui veicoli leggeri che ne fossero provvisti. Sono interessati i sedili anteriori e posteriori dei veicoli appartenenti alla categoria M₁, i sedili anteriori dei veicoli della categoria N₁ e taluni veicoli appartenenti a M₂ ma non i veicoli pesanti.

Il Parlamento europeo e il Consiglio stanno approvando una modifica della direttiva 91/671/CEE grazie alla quale sarà obbligatorio l'uso di cinture di sicurezza su tutti i veicoli che ne siano muniti.

Per rendere queste misure più efficaci ai fini della protezione degli occupanti, occorrerà chiedere ai produttori di installare sedili muniti di cinture di sicurezza su tutti gli autoveicoli e soprattutto sulle autovetture.

4. ASPETTI TECNICI

Gli ancoraggi delle cinture di sicurezza su veicoli pesanti come autobus di linea e granturismo non possono, per ragioni tecniche, essere fissati al telaio del veicolo, come accade di solito nelle autovetture, e sono fissati ai sedili. Per questo motivo, è

⁷ Relazione finale A5-0444/2002, del 9.12.2002, p.14.

⁸ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, COM(2001) 370, pagina 69 – http://europa.eu.int/comm/energy_transport.

⁹ GU L 376, del 31.12.1991, p.26.

necessaria la conformità a tutte e tre le direttive insieme, dato che le cinture di sicurezza e/o i sistemi di ritenuta devono essere applicati in modo sicuro ad ancoraggi rinforzati e standardizzati del veicolo in modo da permettere l'uso corretto delle cinture. Inoltre, le forze esercitate dal corpo umano sulla cintura in caso di impatto si scaricano sugli ancoraggi del sedile, per cui occorre che la loro resistenza sia controllata sollecitandola in vari modi.

Le cinture di sicurezza per sedili disposti in senso longitudinale non erano finora obbligatorie. La Commissione sta valutando la possibilità di renderne obbligatorio il montaggio a tali sedili. Durante il dibattito sulla direttiva 2001/85/CE¹⁰ sulla sicurezza degli autobus di linea e granturismo, la Commissione ha fatto redigere uno studio per stabilire che tipo di cinture di sicurezza proteggesse meglio i passeggeri. Dai risultati presentati dal consulente emerge invece che è preferibile un divieto generale per tale tipo di sedili, eccetto che sugli autobus urbani¹¹.

5. SUSSIDIARIETÀ

Si è tenuto nel debito conto dei principi di *sussidiarietà* e di *proporzionalità*, ancorati nell'articolo 5 del trattato che istituisce la Comunità europea. L'obiettivo della presente direttiva, di incrementare la sicurezza stradale evitando ostacoli agli scambi in seno alla Comunità, non può essere efficacemente raggiunto dagli Stati membri a causa del suo ordine di grandezza e delle sue conseguenze e può essere meglio colto a livello comunitario. La presente direttiva non va oltre quanto necessario per raggiungere tale obiettivo.

6. PARTECIPAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE

6.1. Posizione degli Stati membri

Gli Stati membri sono stati informati del contenuto della proposta tramite il Gruppo consultivo della Commissione, *Motor Vehicle Working Group* (MVWG), formato da rappresentanti degli Stati membri, dell'industria e di organizzazioni non governative. La maggior parte degli Stati membri sostiene la proposta.

Nel redigere la proposta, la Commissione ha tenuto conto delle conclusioni del consulente sui posti a sedere disposti in senso longitudinale negli autobus di linea e granturismo: *“I sedili disposti in senso longitudinale andrebbero vietati nei veicoli appartenenti a classi in cui sono vietati i posti in piedi e andrebbero consentiti nei veicoli appartenenti a classi in cui sono consentiti i posti in piedi, purché rispondano a taluni requisiti progettuali e a certe caratteristiche funzionali del veicolo se esso è per esempio adibito a servizio locale, ad autobus cittadino, ecc.”*.¹²

Queste conclusioni non sono state contestate dagli Stati membri.

¹⁰ Direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 novembre 2001 (GU L 42, del 13.02.2002, p.1).

¹¹ Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches - Results of an investigation research conducted by Cranfield Impact Centre (July 2001) – <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

¹² Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches, Executive Summary p. 4.

6.2. Posizione delle organizzazioni non governative

I rappresentanti delle organizzazioni non governative non hanno espresso alcun parere negativo. Tuttavia l'IRU (*International Road Transport Union*) lamenta il divieto dei sedili in senso longitudinale nei pullman che porterebbe alla scomparsa di "angolini confortevoli" nei pullman di lusso.

6.3. Posizione dell'industria

Poiché le norme tecniche sull'installazione di cinture di sicurezza in tutte le categorie di veicoli sono incluse nelle direttive 74/408/CEE, 77/541/CEE e 76/115/CEE, esse sono già state recepite nella legislazione nazionale degli Stati membri fin dall'1 gennaio 1997. Tutti i produttori dispongono dunque di soluzioni tecniche adatte per conformarsi a tali direttive.

La *European Automobile Manufacturers Association* non ha sollevato obiezioni alle proposte della Commissione ma chiede tuttavia un ragionevole periodo di tempo per convalidare adeguatamente gli aggiornamenti tecnici e integrarli in programmi di produzione nonché se sia possibile derogare a talune norme delle direttive 74/408/CEE, 76/115/CEE e 77/541/CEE per produzioni in piccola serie.

7. CONTENUTO DELLA PROPOSTA

La proposta contiene due articoli principali.

7.1. Articolo 1: Modifica della direttiva 74/408/CEE

L'articolo 1 definisce i veicoli delle categorie M₂ e M₃ tenendo conto della direttiva 2001/85/CE sugli autobus di linea e granturismo. Ciò permette di distinguere tra autobus urbani, autobus interurbani di linea e autobus da viaggio granturismo.

Nella direttiva viene inserito un nuovo articolo per vietare l'installazione di sedili in senso longitudinale su nuovi tipi di veicoli dall'1 luglio 2004 e su nuovi veicoli appartenenti a tipi posteriori all'1 gennaio 2006.

Esistono però eccezioni per veicoli destinati a usi particolari che possono richiedere sedili disposti in senso longitudinale, come, ad esempio, le ambulanze.

7.2. Articolo 2: Attuazione

L'articolo 2 contempla tre date:

- 1 gennaio 2004: data a partire dalla quale gli Stati membri devono accettare i veicoli omologati ai sensi della direttiva di modifica;
- 1 luglio 2004: data a partire dalla quale i nuovi tipi di veicoli appartenenti alle categorie interessate devono soddisfare i requisiti della direttiva;
- 1 gennaio 2006: data a partire dalla quale tutti i nuovi veicoli appartenenti a tipi esistenti devono conformarsi alla direttiva.

8. ASPETTI ECONOMICI: ANALISI COSTO-BENEFICI

8.1. Generalità

Non è facile calcolare con precisione i costi economici che il proposto emendamento della direttiva 74/408/CEE imporrà alla costruzione dei veicoli. Vanno considerati numerosi fattori la cui influenza è difficile analizzare.

Innanzitutto, dal 1999 molti veicoli recenti diversi dalle autovetture sono stati muniti di cinture di sicurezza su base volontaria, abbassando così il contributo chiesto all'industria. In seno alla presente valutazione, si è perciò ritenuto che autocarri e trattori per semirimorchi fossero muniti di cinture di sicurezza, mentre i bus granturismo ne fossero forniti solo se a ciò obbligati dalla legislazione nazionale.

I provvedimenti previsti troveranno la loro più efficace applicazione su questi tipi di veicoli, in grado di trasportare fino a sessanta passeggeri seduti.

È importante che i passeggeri siano efficacemente protetti in ogni tipo di incidente¹³. Applicare le cinture di sicurezza significa perciò che siano debitamente rinforzati non solo i sedili e i loro ancoraggi, ma anche l'intera sovrastruttura del veicolo in modo da resistere alla maggior energia cinetica del cappottamento a causa dei passeggeri allacciati.

In molti casi, per distribuire meglio l'energia nella sovrastruttura ed evitare che la deformazione tolga ai passeggeri spazi di sopravvivenza, sarà necessario riprogettare l'intero veicolo.

Riguardo ai vantaggi, i dati infortunistici permettono di valutare l'effetto delle misure sul numero di infortuni mortali in caso di espulsione. È invece difficile prevedere se la gravità delle lesioni subite dai passeggeri allacciati nell'urto con le strutture interne diminuirà significativamente. Inoltre, il montaggio obbligatorio delle cinture di sicurezza non garantisce il loro uso permanente da parte dei passeggeri.

In base a queste ipotesi, l'analisi costo-benefici va certamente vista solo come valutazione indicativa.

8.2. Costi per l'installazione di cinture di sicurezza in bus granturismo

Installare cinture di sicurezza su un moderno autobus da turismo "sopraelevato" da sessanta passeggeri richiede un pianale e una sovrastruttura rinforzati.

Supponendo che debbano essere muniti di cinture di sicurezza circa 3.500 veicoli nuovi e calcolando una vita economica di 10 anni, si stima che i costi complessivi ammontino a circa 3,6 milioni di euro all'anno.

8.3. Vantaggi

Riguardo ai bus da turismo, se l'80% dei passeggeri allaccia effettivamente le cinture, si può presumere che 120 persone sopravviveranno a incidenti stradali.

¹³ Scontro frontale o cappottamento.

Poiché il vantaggio socioeconomico di una vita risparmiata è stimato a 1 milione di euro¹⁴, il vantaggio sociale potenziale sarebbe di 120 milioni di euro all'anno quando tutti i bus avranno installato le cinture di sicurezza.

Va ancora studiato quanti feriti gravi sarebbero stati protetti meglio se avessero allacciato le cinture. È lecito pensare che i provvedimenti proposti facciano calare in misura significativa l'incidenza e la gravità delle lesioni subite dagli occupanti e la conseguente sofferenza sociale.

9. CONCLUSIONE

Trattenere i passeggeri all'interno di un bus che sta cappottando è decisivo per la loro sopravvivenza. Di solito, quelli che vengono espulsi all'esterno soccombono. I passeggeri trattenuti nei veicoli fino al loro arresto in genere sopravvivono.

Analogamente, con il coinvolgimento sempre più frequente di autocarri leggeri e pesanti negli incidenti stradali, molti occupanti decedono perché non allacciati e per l'inesistenza di un sistema di ritenuta nei loro veicoli.

Anche se il prezzo pagato dalla società sembra essere piuttosto elevato, esso va paragonato ai vantaggi in termini di riduzione delle lesioni e dei decessi.

¹⁴ Fonte: Direzione generale Energia & Trasporti - Le priorità della sicurezza stradale nell'Unione europea - Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni. COM(2000) 125 def..

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 74/408/CEE del Consiglio relativa ai sedili, ai loro ancoraggi e ai poggiatesta dei veicoli a motore

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

Visto il Trattato che istituisce la Comunità europea, e in particolare l'articolo 95,

Vista la proposta della Commissione¹⁵,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁶,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁷,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹⁸,

Considerando quanto segue:

- (1) La ricerca ha dimostrato che l'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta contribuisce a ridurre sensibilmente il numero di infortuni mortali e la gravità delle lesioni in essi riportate, anche dovuti al cappottamento. Montarle su tutte le categorie di veicoli è certo un importante progresso nella sicurezza stradale e un risparmio di vite umane.
- (2) La società otterrebbe benefici sostanziali se tutti i veicoli fossero muniti di cinture di sicurezza.
- (3) Nella risoluzione del 18 febbraio 1986 su misure e azioni comuni volte a ridurre gli incidenti stradali nell'ambito dell'anno della sicurezza stradale nella Comunità¹⁹, il Parlamento europeo ha sottolineato la necessità di rendere obbligatorio per tutti i passeggeri, bambini compresi, l'uso delle cinture di sicurezza, tranne che sui veicoli dei trasporti pubblici. Riguardo all'installazione obbligatoria di cinture di sicurezza e/o di sistemi di ritenuta, occorre perciò distinguere tra autobus pubblici e altri veicoli.
- (4) Ai sensi della direttiva 70/156/CEE del Consiglio del 6 febbraio 1970 concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative all'omologazione dei

¹⁵ GU C [...], [...], p. [...].

¹⁶ GU C [...], [...], p. [...].

¹⁷ GU C [...], [...], p. [...].

¹⁸ GU.

¹⁹ GU C 68, del 24.3.1986, p.35.

veicoli a motore e dei loro rimorchi²⁰, modificata da ultimo dalla direttiva 2001/116/CE della Commissione²¹, il sistema comunitario di omologazione è stato applicato a tutti i veicoli nuovi della categoria M₁ a decorrere dall'1 gennaio 1998. Solo tali veicoli devono perciò essere muniti di sedili, ancoraggi dei sedili e poggiatesta ai sensi della direttiva 74/408/CEE del Consiglio del 22 luglio 1974, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative alle finiture interne dei veicoli a motore (resistenza dei sedili e del loro ancoraggio)²², modificata da ultimo dalla direttiva 96/37/CE della Commissione²³.

- (5) In attesa che il sistema di omologazione comunitario sia esteso a tutte le categorie di veicoli, andrebbero installati, nell'interesse della sicurezza dei veicoli di categorie diverse da M₁, sedili con ancoraggi compatibili all'applicazione di attacchi per cinture di sicurezza.
- (6) La direttiva 74/408/CEE indica già tutte le norme tecniche e amministrative per omologare veicoli di categorie diverse da M₁. Gli Stati membri non devono perciò introdurre ulteriori disposizioni.
- (7) Dall'entrata in vigore della direttiva 96/37/CE, vari Stati membri hanno già reso obbligatorie norme da essa previste nei confronti di talune categorie di veicoli diverse da M₁. Produttori e loro fornitori hanno così potuto sviluppare adeguate tecnologie.
- (8) La ricerca ha dimostrato che è impossibile munire sedili disposti in senso longitudinale di cinture di sicurezza con livelli di sicurezza per i passeggeri pari a quelli dei sedili disposti nel senso di marcia. Per sicurezza, in talune categorie di veicoli è necessario vietare tali sedili.
- (9) La direttiva 74/408/CEE va perciò modificata di conseguenza.
- (10) Poiché l'obiettivo dell'azione proposta, di migliorare la sicurezza stradale rendendo obbligatorio il montaggio di cinture di sicurezza in certe categorie di veicoli, non può essere efficacemente raggiunto dagli Stati membri a causa del suo ordine di grandezza, ma può essere meglio colto a livello comunitario, la Comunità adotterà misure, ai sensi del principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Ai sensi del principio di proporzionalità, di cui allo stesso articolo, la presente direttiva non va oltre quanto necessario a tale scopo,

²⁰ GU L 42, del 23.2.1970, p.1.

²¹ GU L 18, del 21.1.2002, p.1.

²² GU L 221, del 12.8.1974, p.1.

²³ GU L 186, del 25.7.1996, p.28.

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1
Emendamento della direttiva 74/408/CEE

La direttiva 74/408/CEE è modificata come segue:

1. l'articolo 1 viene come segue modificato:

a) al paragrafo 1 viene aggiunto il seguente sottoparagrafo:

“I veicoli delle categorie M₂ e M₃ si suddividono in classi definite nella sezione 2 dell'allegato I alla direttiva 2001/85/CE del Parlamento europeo e del Consiglio”^{*}

^{*} GU L 42, del 13.2.2002, p. 1

b) Il paragrafo 2 viene sostituito da quanto segue:

“2. La presente direttiva non si applica ai sedili pieghevoli definiti alla voce 2.7. dell'allegato I né a quelli disposti contro il senso di marcia.”

2. Viene aggiunto il seguente articolo 3a:

“Articolo 3a

1. A decorrere dall'[1 luglio 2004], gli Stati membri proibiranno sedili disposti in senso longitudinale sui nuovi tipi di veicoli delle categorie M₁, N₁, M₂ e M₃ della classe III o B.
 2. A decorrere dall'[1 gennaio 2006], gli Stati membri proibiranno sedili disposti in senso longitudinale sui nuovi veicoli delle categorie M₁, N₁, M₂ e M₃ della classe III o B.
 3. I paragrafi 1 e 2 non si applicano alle ambulanze, ai veicoli di cui all'articolo 8, paragrafo 1, primo capoverso della direttiva 70/156/CEE e alla disposizione dei sedili dei *camper* usati solo a veicolo fermo.
3. Nell'allegato IV, la voce 1.1. viene sostituita da quanto segue:
- “1.1. I requisiti nel presente allegato si applicano ai veicoli delle categorie N₁, N₂ o N₃ e a quelli delle categorie M₂ e M₃ non coperti dal campo di applicazione dell'allegato III. Essi si applicano anche ai sedili disposti in senso longitudinale di tutte le categorie di veicoli, esclusi quelli di cui al paragrafo 2.5.

Articolo 2
Attuazione

1. A decorrere dall'[1 gennaio 2003], gli Stati membri non possono, per motivi riguardanti sedili, loro ancoraggi e poggiatesta che soddisfano i requisiti della direttiva 74/408/CEE modificata dalla presente direttiva:
 - a) rifiutare il rilascio dell'omologazione CE, o di quella nazionale, a un tipo di veicolo;
 - b) proibire l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in funzione di nuovi veicoli.
2. A decorrere dall'[1 luglio 2004], per motivi riguardanti sedili, loro ancoraggi e poggiatesta che non soddisfano i requisiti della direttiva 74/408/CEE modificata dalla presente direttiva, gli Stati membri non possono, per un nuovo tipo di veicolo:
 - a) non rilasciare più l'omologazione CE;
 - b) rifiutare il rilascio dell'omologazione nazionale.
3. A decorrere dall'[1 gennaio 2006], per motivi riguardanti sedili, loro ancoraggi e poggiatesta che non soddisfano i requisiti della direttiva 74/408/CEE modificata dalla presente direttiva, gli Stati membri devono:
 - a) considerare i certificati di idoneità che accompagnano i nuovi veicoli come non più validi ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1 della direttiva 70/156/CEE;
 - b) rifiutare l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in funzione di nuovi veicoli, a meno che non si applichi l'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva 70/156/CEE.

Articolo 3
Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro [*sei mesi dalla sua adozione*]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.
2. Essi applicheranno queste disposizioni entro [*sei mesi dalla sua adozione*].
3. 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.
4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione i testi delle disposizioni principali della legge nazionale che approvano nel campo coperto dalla presente direttiva.

Articolo 4
Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 5
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]]

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

per il Consiglio
il Presidente