



Pacchetto di proposte legislative sulla sicurezza stradale

Dossier n° 41 -
28 novembre 2023

Tipo e numero atto	<i>Proposta di direttiva COM(2023)126, Proposta di direttiva COM(2023)127, Proposta di direttiva COM(2023)128</i>
Data di adozione	<i>1 marzo 2023</i>
Base giuridica	<i>Articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)</i>
Settori di intervento	<i>Libera circolazione delle persone, controlli sanitari, cooperazione amministrativa, patente di guida, specifica tecnica, sicurezza stradale, protezione dei dati personali, incidenti di trasporto</i>
Esame presso le istituzioni dell'UE	<i>Assegnato alla Commissione Trasporti e turismo (TRAN) del Parlamento europeo</i>
Assegnazione	<i>13 aprile 2023 – IX Commissione Trasporti</i>
Segnalazione da parte del Governo	<i>Sì</i>
Relazione del Governo ex art. 6 della legge 234	<i>Sì</i>

Finalità e contesto

La Commissione europea ha presentato il 1° marzo 2023 un pacchetto di iniziative legislative in materia di **sicurezza stradale** che include:

- una **proposta** di direttiva volta a favorire tra gli Stati membri lo **scambio di informazioni** relative a **infrazioni**, allo scopo di individuare più efficacemente i responsabili;
- una **proposta** di direttiva concernente la **patente di guida**;
- una **proposta** di direttiva sugli effetti a livello di Unione europea di alcune decisioni di **ritiro della patente di guida**.

A giustificazione dell'intervento normativo la Commissione pone la necessità di raggiungere gli obiettivi in materia di sicurezza stradale che l'UE si è posta a più riprese in una serie di documenti pubblicati dalla Commissione negli ultimi due decenni.

Ricorda al riguardo che il "[Piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale](#)", del maggio 2018, ha ribadito l'obiettivo a lungo termine di azzerare le **vittime** degli incidenti stradali nell'UE **entro il 2050**. A tale scopo, nel giugno 2019 la Commissione ha pubblicato il [Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030](#) – Prossime tappe verso l'obiettivo "**zero vittime**", proponendo nuovi **obiettivi intermedi** relativi alla **riduzione** tra il **2020 e il 2030** del **50%** del numero di vittime sulle strade e del **50%** del numero di **feriti gravi**, come raccomandato dalla dichiarazione di La Valletta.

Successivamente, nel 2020, l'obiettivo "**zero vittime**" **entro il 2050**, in tutte le modalità di trasporto, è stato ribadito dalla Commissione europea nella [Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente](#) in cui si anticipava la revisione della direttiva concernente la patente di guida e, per tenere conto delle potenzialità offerte dalla digitalizzazione, l'introduzione delle patenti di guida mobili.

Nell'ottobre 2021 il **Parlamento europeo** ha adottato una [risoluzione](#) sul **quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030**, invitando la Commissione a promuovere ulteriormente la sicurezza stradale, in particolare attraverso **standard più elevati** per la **formazione dei conducenti**.

La Commissione rileva che, secondo i dati disponibili, la **sicurezza stradale** nell'UE è sensibilmente **migliorata** negli **ultimi 20 anni** con una **diminuzione** del numero di **vittime della strada** del **61,5%**, passate da circa 51.400 nel 2001 a circa 19.800 nel 2021. Tuttavia il miglioramento non è stato tale da raggiungere gli obiettivi sopra richiamati di riduzione del numero di vittime della strada del 75% tra il 2001 e il 2020.

Su ciascuna delle tre proposte il Governo ha trasmesso la relazione ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012, i cui contenuti saranno illustrati di volta in volta con riferimento ai contenuti delle medesime proposte.

Il presente dossier, dopo una analisi sintetica del pacchetto, si concentra sulla proposta in materia di **patenti di guida** che assume particolare rilevanza per l'ampiezza delle modifiche prospettate al quadro legislativo vigente.

Le tre proposte in sintesi

La proposta sulle patenti

La proposta opera una profonda revisione della disciplina vigente con l'obiettivo di **migliorare la sicurezza stradale** e rimuovere gli ostacoli alla **libera circolazione delle persone** nell'UE, contribuendo alla **sostenibilità dei trasporti** e alla **transizione digitale**.

La [direttiva](#) vigente già prevede, tra le altre cose:

- l'introduzione di un **modello unico di patente di guida** dell'UE obbligatorio per tutti i conducenti a partire dal 2033, al fine di garantire una maggiore protezione contro la frode e la falsificazione;
- la suddivisione in **categorie delle patenti di guida** in base ai tipi di veicoli e all'età minima per guidarli;
- il **rinnovo** amministrativo obbligatorio di tutte le nuove patenti di guida **ogni 10 anni**;
- una **semplificazione degli oneri amministrativi** che gravano sui conducenti che trasferiscono il loro luogo di residenza in un altro Stato membro;
- l'applicazione di norme **minime comuni in materia di capacità, conoscenze e idoneità fisica e mentale** dei conducenti;
- un **accesso progressivo a motocicli potenti**, sulla base dell'età minima e della precedente esperienza con motocicli meno potenti;
- la creazione di una **rete per lo scambio di informazioni** sulle patenti di guida tra le autorità nazionali (RESPER).

Nel confermare gli obiettivi della direttiva vigente, la nuova disciplina si prefigge in particolare di:

- **migliorare le competenze** necessarie per la guida;
- garantire l'**idoneità fisica e mentale** dei conducenti, aggiornando le relative norme;
- **eliminare gli ostacoli** all'accesso dei conducenti alle patenti e **rafforzare l'armonizzazione** in materia di **validità** delle patenti;
- sostenere la **sostenibilità e trasformazione digitale** dei **trasporti su strada**, in coerenza con il regolamento sullo sportello digitale unico, prevedendo che le procedure amministrative relative alle patenti di guida si svolgano interamente online;
- riservare particolare attenzione alle esigenze di sicurezza stradale di tutti i gruppi della società, tra cui gli **utenti della strada vulnerabili** come i **pedoni**, i **ciclisti**, **gli utenti di veicoli a motore a due ruote**, **gli utenti di dispositivi per la mobilità personale** e le **persone con disabilità** o capacità di orientamento e mobilità ridotte.

La proposta include **nuove norme** sul **cambio automatico** e aumenta la **massa massima** della maggior parte dei **veicoli a emissioni zero** che possono essere guidati con patenti di **categoria B**, allo scopo di favorire la diffusione di tali veicoli, contribuendo in tal modo agli obiettivi climatici dell'UE e all'obiettivo "**inquinamento zero**" entro il 2050.

La proposta sullo scambio di informazioni nel corso delle indagini per infrazioni

La **proposta** mira a migliorare la sicurezza stradale estendendo l'ambito di applicazione della vigente **direttiva** in materia di **scambio transfrontaliero** di informazioni sulle **infrazioni** nel territorio dell'UE ("direttiva CBE") del 2016 ad un **numero più ampio di infrazioni** e **semplificando le procedure di assistenza giudiziaria** tra gli Stati membri nelle **indagini sulle infrazioni transfrontaliere** in modo da favorire l'individuazione dei responsabili e l'applicazione delle sanzioni. A tale scopo, si prospetta in particolare l'introduzione di disposizioni volte a:

- aumentare il rispetto di ulteriori norme in materia di sicurezza stradale da parte dei **conducenti non residenti**. L'impossibilità per gli Stati membri di sanzionare efficacemente i trasgressori di altri Stati membri al fine di garantire la parità di trattamento tra conducenti residenti e non residenti compromette, ad avviso della Commissione, gravemente la credibilità degli sforzi di applicazione;
- razionalizzare le **procedure di assistenza giudiziaria** tra gli Stati membri nelle indagini transfrontaliere sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

La Commissione sottolinea che dalla valutazione della direttiva CBE sono emersi i seguenti motivi principali che impediscono l'applicazione della giustizia nei confronti dei trasgressori non residenti: 1) circa la metà delle infrazioni stradali rilevate commesse da non residenti non è stata oggetto di indagini; 2) circa la metà delle sanzioni pecuniarie per le infrazioni stradali oggetto di indagini non è stata applicata; 3) per quasi tutte le infrazioni per cui i trasgressori si sono rifiutati di pagare, le sanzioni pecuniarie non sono state rimosse — le sanzioni effettivamente rimosse erano essenzialmente frutto di pagamenti volontari. Tra le principali ragioni delle lacune individuate figurano la mancanza di cooperazione e assistenza giudiziaria tra gli Stati membri (in quanto complesse e dispendiose in termini di tempo) nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, e le carenze nell'applicazione delle sanzioni dopo lo scambio dei dati di immatricolazione dei veicoli, in particolare laddove si applicano regimi di responsabilità giuridica diversi;

- rafforzare la **tutela dei diritti fondamentali dei trasgressori non residenti**, compreso l'allineamento alle nuove norme dell'UE in materia di protezione dei dati personali.

La Commissione ricorda di aver ricevuto denunce dei cittadini in merito al (mancato) rispetto dei diritti fondamentali, soprattutto per quanto riguarda i ricorsi contro presunte infrazioni stradali commesse all'estero (in particolare riguardanti informazioni mancanti o poco chiare sulle procedure di ricorso), la mancanza di prove, la diversità dei termini applicati a residenti e non residenti per la trasmissione di notifiche della sanzione/lettere d'informazione, la consegna inadeguata degli atti, anche a causa di traduzioni mancanti e di problemi di accesso a informazioni specifiche relative alle infrazioni commesse e alle modalità di liquidazione delle sanzioni pecuniarie;

In particolare le norme sullo scambio di informazioni proposte riguardano:

- il **mancato rispetto** della **distanza di sicurezza** dal veicolo che precede;
- il **sorpasso pericoloso**;
- la **sosta pericolosa**;
- il **sorpasso con striscia longitudinale continua**;
- **guida contromano**;
- il mancato rispetto delle norme sull'utilizzo dei **corridoi di emergenza**;
- l'uso di un **veicolo sovraccarico**.

Si propongono nuove disposizioni sulle **responsabilità e competenze dei punti di contatto nazionali**, che sono tenuti a cooperare con le altre autorità coinvolte nelle indagini relative alle infrazioni in materia di sicurezza stradale, a prescindere dalla natura dell'infrazione o dallo status giuridico dell'autorità.

Nella relazione trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012, sul punto si osserva che la nuova definizione di **punto di contatto nazionale** comporta un ampliamento delle sue competenze, per cui questo dovrebbe farsi carico anche di procedure di contestazione e notifica delle violazioni che in Italia sono di competenza del Ministero dell'interno.

Si stabilisce che lo **scambio di dati di immatricolazione** dei veicoli dovrebbe avvenire attraverso un sistema elettronico unico, il **sistema europeo d'informazione sui veicoli e le patenti di guida** (Eucaris), in modo da garantire lo scambio rapido, efficiente e sicuro di dati tra gli Stati membri. Secondo le nuove norme questi sono autorizzati a effettuare ricerche automatizzate nei registri di immatricolazione ricorrendo alle procedure esistenti, fino all'adozione da parte della **Commissione di un atto di esecuzione** che stabilisca le procedure da seguire per effettuare tali ricerche.

Nella richiamata relazione del Governo si fa presente che il previsto scambio di informazioni tra Stati membri in caso di indagini è esteso alla comunicazione di **veicoli rubati**. Pertanto l'applicazione informatica **Eucaris**, dovrebbe essere in grado di restituire informazioni che, nell'ordinamento italiano sono invece contenute nel CED del Dipartimento della pubblica sicurezza, allo stato attuale non collegato all'archivio nazionale dei veicoli del Dipartimento della Mobilità sostenibile. Se approvata, la nuova norma comporterà a livello nazionale intese tecniche tra i citati Dipartimenti per consentire la condivisione dei dati sui veicoli e targhe di immatricolazione rubati.

Gli **Stati membri** sono inoltre tenuti a **conservare e aggiornare** alcuni **dati di immatricolazione dei veicoli** ed autorizzati a effettuare ricerche sui veicoli oggetto di un **contratto di leasing** (o di noleggio a lungo termine) per individuare gli **utenti finali** dei veicoli. È stabilito un periodo di conservazione dei dati per quanto riguarda l'identità dei precedenti proprietari, intestatari e utenti finali dei veicoli, al fine di fornire alle autorità le informazioni necessarie a condurre le indagini relative alle infrazioni.

Gli Stati membri sono tenuti a **prestarsi assistenza giudiziaria** nelle **indagini transfrontaliere** sulle **infrazioni** alle norme sulla **sicurezza stradale**, in particolare nei casi in cui lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione non sia in grado di identificare correttamente il responsabile di un'infrazione. Lo Stato membro d'immatricolazione o di residenza può rifiutare di prestare assistenza giudiziaria per l'individuazione della persona responsabile, ad esempio per evitare di rivelare l'**identità di persone protette**.

In merito il Governo osserva che le nuove norme in materia di assistenza giudiziaria tra Stati membri, che potrebbero essere eseguite dagli organi di polizia, potrebbero rivelarsi eccessivamente onerose.

Si precisa il **contenuto minimo** della **lettera d'informazione**, che deve includere tra l'altro: le informazioni sull'infrazione commessa, le sanzioni irrogate, le procedure di ricorso, il pagamento di sanzioni pecuniarie – comprese le misure di attenuazione –, le norme applicabili in materia di protezione dei dati.

Con riguardo alle modalità di invio della lettera di informazione, nella relazione del Governo si osserva che le nuove norme prevedono tra l'altro la possibilità che questa venga inviata dallo Stato UE di immatricolazione o di residenza. Ad avviso del Governo tale circostanza potrebbe incidere sulle attività degli organi di polizia che, in caso di mancato recapito della lettera a mezzo raccomandata, dovrebbero provvedere alla consegna dei predetti documenti al destinatario. Quanto alla tempistica prevista dalla direttiva, questa appare, secondo il Governo, incoerente con i termini più lunghi previsti per procedere alla notifica del verbale di contestazione.

È previsto l'obbligo per la Commissione europea di istituire un **portale informatico** dedicato ad agevolare lo scambio di informazioni tra i punti di contatto nazionali, le altre autorità competenti degli Stati membri e gli utenti della strada, ad esempio sulle norme in materia di sicurezza stradale vigenti negli Stati membri, sulle procedure di ricorso e sulle sanzioni applicate.

Il Governo fa presente che, nonostante la Commissione rilevi nella relazione illustrativa la mancata **riscossione delle sanzioni** di una gran parte delle violazioni commesse da non residenti, la proposta non prevede procedure per la riscossione coattiva, rispetto alle quali permarranno le difficoltà e le criticità sinora registrate.

La proposta sugli effetti nell'UE di alcune decisioni di ritiro di patente

La proposta disciplina l'**effetto a livello di UE** delle decisioni di **ritiro della patente di guida** per **gravi infrazioni** in materia di sicurezza stradale commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida del trasgressore. Si riferisce ad **infrazioni gravi** del codice della strada quali l'**eccesso di velocità**, la **guida in stato di ebbrezza** o sotto l'influsso di **sostanze stupefacenti** e le **infrazioni stradali** che causano **morte o lesioni personali gravi**.

In particolare, si stabilisce il principio secondo cui una **decisione di ritiro della patente** di guida emessa da uno Stato membro nei confronti di una persona non normalmente residente in tale Stato membro e titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro, **dovrebbe avere effetto nell'intero territorio dell'Unione europea**.

Si prevede inoltre l'**obbligo** per lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di **notificare** allo Stato membro di emissione qualsiasi decisione di ritiro della patente di guida della durata di almeno un mese. La notifica dovrebbe essere effettuata mediante un **certificato standard** nell'ambito della comunicazione tra i punti di contatto nazionali dei due Stati membri interessati.

Alla Commissione viene conferito il potere di adottare un **atto di esecuzione** per stabilire il formato e il contenuto di tale certificato standard prima della data di recepimento della direttiva. Reca gli elementi più importanti che il certificato dovrebbe contenere.

Nei casi in cui la decisione di ritiro consista nella **revoca** della patente di guida o del diritto di guidare, lo Stato membro di emissione dovrebbe provvedere alla revoca della patente. La persona interessata dovrebbe poter riottenere la patente di guida o il diritto di guidare conformemente alle norme applicabili in tale Stato membro in circostanze analoghe. Tale Stato membro deve tenere altresì conto, per quanto possibile, di tutte le condizioni che la persona interessata ha già soddisfatto nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione per riottenere la patente di guida o il diritto di guidare.

Nei casi in cui la decisione di ritiro consista nella **sospensione o limitazione** della patente o del diritto di guidare, la misura adottata dallo Stato membro di emissione dovrebbe limitarsi a fare in modo che l'interdizione a livello di Unione abbia la stessa durata di quella imposta dallo Stato

membro in cui è stata commessa l'infrazione, indipendentemente dal fatto che tale Stato membro imponga alla persona interessata condizioni per il riottenimento della patente di guida o del diritto di guidare.

Sono previsti alcuni motivi di **deroga**, in base ai quali lo Stato membro di emissione deve rifiutare di dare efficacia a livello dell'UE a decisioni di ritiro della patente. Tra questi: limiti di età della persona interessata; immunità o privilegio; o il fatto che il periodo residuo di ritiro della patente di guida sia inferiore a un mese. Prima di invocare eventuali motivi di deroga, lo Stato membro di emissione dovrebbe consultare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione. La proposta prevede che gli Stati membri si consultino reciprocamente per garantire l'attuazione delle nuove disposizioni. Prevede inoltre la **comunicazione obbligatoria** di informazioni da parte dello Stato membro di emissione allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione su diversi aspetti e fasi della procedura mentre lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione deve informare lo Stato membro di emissione in merito alle circostanze che possono incidere sulla decisione iniziale di ritiro della patente di guida e sulla piena attuazione della decisione di ritiro della patente di guida nel suo territorio.

Lo Stato di emissione deve inoltre **notificare** alla persona interessata una decisione o una misura adottata in relazione al ritiro della patente di guida e gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di **mezzi di impugnazione** adeguati contro le decisioni adottate di ritiro.

Nella relazione del Governo ex art. 6 della legge n. 234/2012 si ritiene la proposta adeguata a contribuire al miglioramento della sicurezza stradale. Si precisa altresì che le decisioni di ritiro della patente di guida dovrebbero essere adottate sulla base del diritto nazionale degli Stati membri e che questi ultimi dovranno **prevedere un effetto ausiliario a livello dell'UE** per le decisioni di ritiro della patente di guida assunte da un altro Stato membro.

Valutazione d'impatto della proposta sulle patenti

Tenendo anche conto di una consultazione pubblica svolta nel 2021, nel 2022 la Commissione europea ha pubblicato una valutazione ex post della direttiva vigente sulle patenti in cui conclude che questa ha portato a un livello più elevato di sicurezza per gli utenti della strada all'interno dell'Unione e ha facilitato la libera circolazione e si sottolinea che effetti positivi sono stati ottenuti nella diminuzione delle frodi e del turismo delle patenti di guida, nonché nella riduzione degli oneri amministrativi per i titolari di patenti di guida. Nella valutazione si conclude tuttavia che vi sono ulteriori margini per rafforzare sia il livello di sicurezza sia l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi e che il quadro attuale necessita di essere aggiornato per tenere conto della **digitalizzazione**, della maggiore diffusione di modi attivi nel trasporto urbano, di nuove forme di mobilità, degli sviluppi in materia di connettività e automazione, delle applicazioni dell'intelligenza artificiale, nonché della diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni.

Si osserva inoltre le soluzioni digitali, tra cui le patenti di guida mobili e RESPER, non sono state sufficientemente utilizzate. Si rileva infine che le norme in materia di **capacità e conoscenze di guida** non riflettono a sufficienza le soluzioni tecnologiche più recenti, come i **sistemi avanzati di assistenza alla guida**, la **guida semiautomatizzata** e **automatizzata**, l'uso di **simulatori** e l'adozione di soluzioni di **micromobilità** e di **veicoli a basse e a zero emissioni con cambio automatico**. Per contro alcune disposizioni, come quelle relative allo stabilimento della **residenza normale**, al **riconoscimento delle patenti di guida straniere** e ai **periodi di validità** non favoriscono pienamente la **libera circolazione delle persone**. Inoltre la direttiva vigente non è ritenuta coerente con la del tutto direttiva sullo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale.

La valutazione d'impatto che accompagna la proposta conferma la necessità di un aggiornamento delle norme dell'UE per sostenere gli sforzi volti a conseguire i tre obiettivi dianzi

illustrati: 1) ridurre il numero di vittime e feriti gravi sulle strade; 2) ridurre gli oneri amministrativi; 3) eliminare gli ostacoli alla libera circolazione dei cittadini nell'UE.

In tale valutazione si sottolinea che in molti incidenti gravi e tali da causare decessi o lesioni gravi, le **capacità**, le **conoscenze**, il **comportamento** e l'**idoneità medica del conducente** svolgono un ruolo importante e che nell'UE circolano ancora troppi titolari di patenti di guida che rappresentano un rischio a causa della loro mancanza di idoneità alla guida. Richiamando la citata valutazione ex post si asserisce che che l'attuale *screening* basato sull'**età non** appare **sufficiente**, in particolare alla luce di studi scientifici secondo i quali **condizioni mediche specifiche**, quali ad esempio l'**abuso di sostanze**, le **malattie mentali**, l'**epilessia** e il **diabete**, le **patologie cardiache**, sono fattori non necessariamente collegati all'età, che rivestono però maggiore importanza per l'idoneità medica alla guida.

Si pone l'accento sul fatto che il più elevato tasso di incidenti e di vittime tra i **conducenti inesperti** indica che i **requisiti per il rilascio delle patenti** di guida **non** sono pienamente **adeguati agli obiettivi di sicurezza stradale**. Inoltre la progressiva introduzione di nuove tecnologie, come i sistemi avanzati di assistenza alla guida e, in futuro, i veicoli automatizzati, avrà un impatto sostanziale sull'uso dei veicoli comporterà nuove sfide per i conducenti in termini di capacità e conoscenze, non sono contemplate dalla direttiva vigente.

Si sottolinea infine che restano in vigore **procedure ingiustificate per ottenere la patente, esercitare o mantenere i diritti di guida** in un **altro paese dell'UE** quando i conducenti ottengono, utilizzano, sostituiscono, rinnovano o convertono le patenti di guida, ostacolando di fatto la circolazione all'interno dell'UE. Secondo la valutazione, alcune misure della direttiva (come il concetto di **residenza normale**) si sono rivelate di difficile applicazione e possono aver comportato un elevato onere amministrativo o ostacoli alla libera circolazione limitando in pratica il riconoscimento del diritto al titolo di guida anche per periodi molto lunghi.

L'attuale direttiva può inoltre impedire ai cittadini dell'UE di ottenere una patente di guida nei paesi dell'UE in cui la loro conoscenza della **lingua locale** è insufficiente e in cui non è autorizzata la presenza di un **interprete** durante gli esami. Non esistono inoltre norme comuni per la **conversione delle patenti di guida** rilasciate da **paesi terzi** quando il titolare stabilisce la propria residenza nell'Unione europea, e le patenti UE ottenute in uno Stato membro in seguito a conversione della patente di un paese terzo possono cessare di essere valide nel caso in cui la persona trasferisca la propria residenza in un altro Stato membro. Infine nella valutazione d'impatto si fa anche presente che diversi Stati membri (Spagna, Danimarca, Grecia, Polonia, Portogallo) hanno introdotto, o prevedono di introdurre (Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Germania, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia) **patenti di guida mobili (digitali) nazionali** non accompagnate dal rilascio di un documento fisico (tessera), oggi non riconosciute dagli Stati membri diversi da quello di emissione. La **direttiva vigente** stabilisce il principio del **riconoscimento reciproco solo per le patenti fisiche**.

Base giuridica

La base giuridica delle tre proposte in esame è l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c) del **Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)** che attribuisce all'UE un'ampia competenza nel settore dei trasporti al fine di stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale, come ribadito dalla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

Sussidiarietà

Proposta sulle patenti

Nella relazione illustrativa della proposta si ricorda che l'UE ha competenza in materia di patenti di guida, già disciplinata da una direttiva del 2006 più volte modificata per armonizzare le norme e i requisiti comuni e per adeguare le norme ai progressi scientifici e tecnici. Si tratta di materia che comprende **aspetti transnazionali** che non possono essere trattati dai singoli Stati membri da soli e che possono essere realizzate in modo adeguato solo a livello UE.

In particolare, la Commissione ritiene **necessario** un ulteriore intervento sulla **normativa vigente** per adeguarla agli **obiettivi** assunti dall'UE in materia di **sicurezza stradale** e alla luce

dei progressi previsti, ritenuti insufficienti, nella riduzione del numero di vittime e feriti gravi sulle strade.

La nuova iniziativa legislativa è ritenuta necessaria anche per **eliminare ostacoli inutili e ingiustificati alla libera circolazione delle persone** dovuti a **procedure non ottimali** per il **rilascio e il rinnovo** delle patenti di guida. Questioni che per la loro dimensione transfrontaliera secondo la Commissione devono essere affrontati a livello di UE. In merito all'introduzione delle **patenti di guida mobili**, nella relazione si sottolinea che il loro riconoscimento reciproco in tutta l'Unione è possibile solo se le **soluzioni** utilizzate dagli Stati membri sono **armonizzate e interoperabili**.

In assenza di un intervento normativo dell'UE, la cooperazione tra gli Stati membri in materia di patenti di guida dovrebbe basarsi su **accordi bilaterali o multilaterali** con il risultato di rendere maggiormente complesso l'intero sistema di rilascio delle patenti e di aumentare gli oneri amministrativi per richiedenti, titolari di patenti e amministrazioni.

L'esigenza di un quadro normativo armonizzato discende, secondo la Commissione anche dal fatto che **alcuni Stati membri** (Spagna, Malta, Cipro e Irlanda) non hanno aderito alla Convenzione sulla circolazione stradale conclusa a Vienna l'8 novembre 1968, per cui in assenza di una patente europea i conducenti europei di altri Stati membri dovrebbero essere in possesso, in tali Stati di un permesso di guida internazionale.

Pertanto, le nuove norme sono finalizzate a consentire ai **titolari di patenti di guida dell'UE che cambiano residenza** all'interno dell'Unione, di ottenere un rinnovo della patente nel nuovo paese di residenza, mediante conversione amministrativa o superando l'esame di guida come qualsiasi altro richiedente. In assenza di un intervento dell'UE, sarebbe inoltre più difficile per i conducenti professionisti stranieri conservare il proprio diritto alla guida ed integrarsi nel settore dei trasporti su strada dell'UE. L'eliminazione di questo ostacolo, insieme ad misure concernenti, ad esempio, le qualifiche dei conducenti, il miglioramento delle condizioni di lavoro e le sfide strutturali, potrebbe contribuire ad affrontare il problema della **carenza di conducenti nell'UE**.

La proposta sullo scambio di informazioni nel corso delle indagini per infrazioni

La relazione illustrativa della proposta rileva che l'obiettivo di porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e garantire la parità di trattamento di tutti gli utenti della strada in tutta l'UE non può essere perseguito efficacemente se si utilizza un approccio eterogeneo nei vari sistemi nazionali o regionali (accordi multilaterali o bilaterali). Nella valutazione del funzionamento della direttiva CBE si è concluso che il raggiungimento degli stessi risultati della direttiva richiederebbe l'adozione di oltre **300 accordi bilaterali**, determinando un contesto giuridico non trasparente, complesso, potenzialmente incoerente e inefficace sotto il profilo dei costi, nonché costi significativi per le amministrazioni nazionali. In assenza di un intervento a livello dell'UE si creerebbe un mosaico di norme, che non sarebbe altrettanto efficace nel porre fine all'impunità dei trasgressori non residenti e nell'indurre un cambiamento comportamentale tale da garantire a una maggiore sicurezza stradale. L'applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale sarebbe difficilmente realizzabile, in quanto gli Stati membri non sarebbero in grado di garantire la mutua assistenza giudiziaria nei **procedimenti di indagine transfrontalieri**.

La relazione illustrativa sottolinea inoltre che, in base al principio di sussidiarietà, le pratiche di applicazione delle norme da parte degli Stati membri nel loro territorio sono considerate principalmente di loro competenza. La proposta in esame pertanto non intende stabilire prescrizioni per l'applicazione delle norme in materia di sicurezza stradale in quanto tali. Si **concentra unicamente sul rendere i procedimenti di indagine transfrontalieri più agevoli**, cosa che gli Stati membri non possono realizzare da soli in modo coerente al fine di garantire la parità di trattamento tra i conducenti residenti e non residenti.

La proposta sugli effetti nell'UE di alcune decisioni di ritiro di patente

La relazione illustrativa della proposta rileva che per motivi di sicurezza stradale è estremamente importante che, all'interno dell'Unione europea, le decisioni di ritiro della patente di guida abbiano effetto a livello di Unione. Questo obiettivo può essere conseguito **solo attraverso uno strumento giuridico dell'UE**. Ciò in quanto la decisione di rilasciare una patente di guida o di privare una persona del diritto a guidare, disponendo la validità di tale patente, rientra nella sovranità degli Stati membri. In quanto tali, gli effetti a livello di Unione di una decisione di ritiro della patente di guida dipenderanno sempre dalle azioni dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida, che non dispone delle informazioni, degli strumenti giuridici o degli incentivi necessari ad agire **senza l'intervento dell'Unione**.

Proporzionalità

Proposta sulle patenti

La Commissione europea ritiene la proposta **proporzionata** in quanto non va al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo di garantire un migliore livello di sicurezza stradale e di agevolare la libera circolazione, in quanto le opzioni strategiche adottate offrono comunque un adeguato livello di flessibilità agli Stati membri. Per le **patenti di guida mobili** sono previste **solo prescrizioni minime di armonizzazione**, mentre le norme sui **periodi di prova** per i conducenti inesperti possono essere integrate dagli Stati membri con **condizioni o limitazioni nazionali aggiuntive** e le norme sulla conversione delle patenti di guida rilasciate da paesi terzi sono definite in modo limitato.

La proposta sullo scambio di informazioni nel corso delle indagini per infrazioni

La relazione illustrativa evidenzia che le misure contenute nella proposta si limitano a quanto necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi dei trattati, vale a dire migliorare la sicurezza stradale attraverso una migliore applicazione transfrontaliera delle norme in materia di sicurezza stradale. La relazione riconosce che a breve termine, per attuare la nuova disciplina, la Commissione e gli Stati membri sosterranno **costi connessi allo sviluppo e all'attuazione di soluzioni informatiche** necessarie non solo per lo scambio/la condivisione di informazioni tra le autorità responsabili dell'applicazione delle norme, ma anche per lo scambio/la condivisione di informazioni tra tali autorità e gli utenti della strada. Tali costi sarebbero tuttavia **compensati a lungo termine dai benefici** generati dal miglioramento della cooperazione e della comunicazione. Al fine di ridurre al minimo gli oneri connessi alle comunicazioni obbligatorie, il monitoraggio dell'applicazione della direttiva CBE rivista si baserà il più possibile sui canali e sulle infrastrutture di comunicazione dei dati esistenti nonché sul reperimento automatizzato di dati. Per gli utenti della strada, rappresentati da imprese e cittadini, la proposta dovrebbe tradursi in una **riduzione dei costi di interazione** con le pubbliche amministrazioni.

La proposta sugli effetti nell'UE di alcune decisioni di ritiro di patente

La relazione illustrativa sostiene che le misure contenute nella proposta non vanno al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale conferendo un effetto a livello di Unione alle decisioni di ritiro della patente di guida derivanti dalla commissione di determinate infrazioni in materia di sicurezza stradale. La nuova direttiva prevede infatti la trasmissione della decisione di ritiro della patente di guida allo Stato in cui è stata rilasciata la patente solo per le infrazioni gravi in materia di sicurezza stradale, che costituiscono le principali cause di incidenti stradali e di incidenti mortali nell'UE.

Contenuto della proposta di direttiva sulle patenti

La proposta stabilisce (art. 1) regole armonizzate in materia di:

- **modelli**, norme e **categorie** delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri;
- **rilascio, validità, rinnovo e riconoscimento reciproco**;
- **conversione, sostituzione, revoca, limitazione, sospensione e annullamento**;
- **norme applicabili ai conducenti inesperti**.

La sua applicazione **non** è prevista per le **macchine agricole**, il cui utilizzo su strada per il trasporto di persone o cose o per il traino di veicoli sia solo accessoria.

La proposta introduce (art. 2) nuove definizioni, tra cui si segnalano:

- **patente di guida fisica**, ovvero in formato fisico (tessera);
- **patente di guida mobile**, ovvero in formato digitale;
- **decisione di ritiro della patente di guida**, ovvero qualsiasi decisione **non impugnabile** che incide sul diritto alla guida attraverso la **revoca**, l'**annullamento**, la **limitazione** o la **sospensione** della patente di guida o del diritto di guidare un veicolo a motore. Tale misura può configurarsi come sanzione principale, complementare o accessoria, oppure come misura di sicurezza.

Specifiche standard, riconoscimento reciproco ed equivalenza tra patenti fisiche e digitali

La proposta stabilisce (art. 3) che gli Stati membri si conformino alle **specifiche standard** dettate per le patenti, sia fisiche che mobili e **riconoscano reciprocamente** le patenti rilasciate dagli altri Stati dell'UE. Attualmente il riconoscimento reciproco è limitato alle sole patenti fisiche, sotto forma di tessera.

Entro quattro anni dalla data di adozione della nuova direttiva (art. 3), gli Stati membri dovrebbero rilasciare automaticamente **solo patenti mobili**. Fino ad allora sarebbero consentite entrambe le opzioni. Il rilascio di patenti fisiche sarà consentito a chi la richieda, in sostituzione o in combinazione con una patente mobile.

Patenti fisiche o mobili rilasciate allo stesso conducente dovrebbero essere perfettamente **equivalenti** ed **equipollenti**, indicando lo stesso complesso di diritti e condizioni che autorizzano alla guida (art. 3).

Le patenti di guida mobili rilasciate dopo tre anni dalla data di adozione della direttiva dovrebbero essere riconosciute reciprocamente dagli Stati membri.

Patenti fisiche

Con riguardo alle **patenti fisiche** (art. 4) le nuove disposizioni stabiliscono che gli Stati membri devono adottare, informandone la Commissione europea, tutte le misure necessarie ad evitarne la falsificazione.

Si conferma che se il titolare di patente sprovvista di validità amministrativa stabilisce la propria **residenza normale** in uno **Stato membro diverso** da quello di rilascio, lo Stato di residenza può, dopo 2 anni dall'acquisizione della residenza normale, **rinnovare tale patente**.

Entro il 19 gennaio 2030 tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione dovrebbero rispondere ai requisiti stabiliti dalla direttiva proposta. Gli Stati membri possono decidere di inserirvi un **supporto di memorizzazione (microchip)** che può memorizzare **dati supplementari** rispetto a quelli espressamente previsti per le patenti (tra cui dati anagrafici del titolare, numero della patente, data di rilascio e scadenza, si veda l'[allegato I](#), parte D). In tal caso informano la Commissione europea di tale decisione entro tre mesi. In alternativa gli Stati membri possono decidere di stampare un **codice QR** che consenta di verificare l'autenticità delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica.

Gli Stati membri dovrebbero assicurare che i **dati personali** necessari per la **verifica** delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica **non siano conservati** dal verificatore. La

proposta prevede che la Commissione possa stabilire con **atti di esecuzione** disposizioni dettagliate sulle caratteristiche di **interoperabilità** e sulle misure di sicurezza dei codici QR. Conferisce inoltre alla Commissione europea il potere di adottare **atti delegati** per modificare l'allegato I, parti A, B e D, relative alle specifiche generali e antifalsificazione, alle caratteristiche del microchip della tessera e ai dati.

Nella relazione trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012, si ricorda che l'Italia non ha finora **optato** per l'adozione del **microchip**.

Patenti mobili

In ordine alle **patenti mobili** (art. 5), le relative specifiche standard sono stabilite dall'allegato I, parte C che stabilisce anche le funzionalità delle relative applicazioni elettroniche di gestione e verifica.

Gli Stati membri dovrebbero garantire, ai cittadini in possesso di residenza normale nel loro territorio o altrimenti abilitati al possesso di una patente di guida mobile, l'**accesso gratuito** alle **applicazioni elettroniche** istituite per il loro controllo. Tali applicazioni dovrebbero basarsi sui **portafogli europei di identità digitale** rilasciati nel rispetto della normativa dell'UE. Gli Stati membri dovrebbero **pubblicare** e **aggiornare** con regolarità l'**elenco di tali applicazioni**, garantire che queste non rendano disponibili più dati di quelli necessari, e che i **dati personali** necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare della patente di guida mobile **non siano conservati dal verificatore**.

Entro 18 mesi dalla data di adozione della direttiva, la Commissione può adottare **atti di esecuzione**, per introdurre disposizioni di dettaglio riguardanti l'**interoperabilità** e la **sicurezza** delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali. La proposta conferisce inoltre alla Commissione europea il potere di adottare **atti delegati** per modificare l'allegato I, parte C, qualora si renda necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Categorie di patenti di guida

La proposta reca (art. 6) l'**elenco delle categorie** di patenti di guida, relative a ciclomotori, motocicli e tricicli a motore, autoveicoli:

La patente di guida autorizza a guidare i veicoli a motore delle seguenti categorie.

- **ciclomotori**

categoria AM:

- **veicoli a due o tre ruote** con una velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h (esclusi quelli con una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 25 km/h);
- **quadricicli** leggeri;

- **motocicli e tricicli a motore:**

categoria A1:

- **motocicli** di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;
- **tricicli** a motore di **potenza non superiore a 15 kW**;

categoria A2:

- **motocicli** di **potenza non superiore a 35 kW** con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione di potenza superiore a

70 kW;

categoria A:

- **motocicli**;
- **tricycli** a motore di potenza superiore a 15 kW;

• **autoveicoli:**

categoria B1:

- **quadricicli pesanti**. La categoria **B1** è **facoltativa**, negli Stati membri che non introducono questa categoria, è necessaria una patente della categoria B per la guida di questi veicoli;

categoria B:

- **autoveicoli** fino a **3.500 kg** di massa massima autorizzata, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
- **autoveicoli** di questa categoria cui può essere agganciato un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata non superi **750 kg**. Fatte salve le disposizioni in materia di omologazione la massa massima autorizzata di tale combinazione **non deve superare i 4.250 kg**. Qualora tale combinazione superi i **3.500 kg**, gli Stati membri, conformemente alle disposizioni dell'allegato V, devono richiedere per la guida della combinazione stessa il completamento di una formazione o il superamento di una prova di capacità e comportamento, o entrambe. L'abilitazione alla guida di tale combinazione è annotata sulla patente mediante un apposito codice (si veda l'allegato I, parte E);

categoria BE:

- fatte salve le disposizioni in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice della categoria B** e di un **rimorchio** o di un **semirimorchio** la cui massa massima autorizzata del rimorchio o semirimorchio non superi i 3.500 kg;

categoria C1:

- **autoveicoli** diversi da quelli delle categorie D1 o D di massa autorizzata tra 3.500 kg, e 7.500 kg, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
- **autoveicoli** di questa categoria con un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata non superi i 750 kg;

categoria C1E:

- fatte salve le disposizioni in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice** di categoria C1 e di un **rimorchio** o di un **semirimorchio** la cui massa massima autorizzata è superiore a **750 kg**, purché la massa autorizzata del complesso non superi **12.000 kg**;
- fatte salve le **disposizioni** in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice** rientrante nella **categoria B** e di un **rimorchio** o di un **semirimorchio** la cui massa autorizzata è superiore a **3500 kg**, purché la massa autorizzata del complesso non superi **12.000 kg**;

categoria C:

- **autoveicoli diversi** da quelli delle categorie D1 o D con massa massima autorizzata **superiore a 3.500 kg**, progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto

passaggeri, oltre al conducente;

- agli **autoveicoli** di **questa** categoria può essere agganciato un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata non superi **750 kg**;

categoria CE:

- fatte **salve** le norme in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice** rientrante nella **categoria C** e di un **rimorchio** o di un **semirimorchio** la cui massa massima autorizzata è superiore a **750 kg**;

categoria D1:

- **autoveicoli progettati** e costruiti per il trasporto **fino a 16 passeggeri, oltre al conducente**, e aventi una **lunghezza massima di 8 metri**;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un **rimorchio** la cui massa massima **autorizzata** non superi 750 kg;

categoria D1E:

- fatte salve norme in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice** rientrante **nella categoria D1** e di un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata è superiore a **750 kg**;

categoria D:

- **autoveicoli progettati** e costruiti per il **trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente**; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria D può essere agganciato un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

categoria DE:

- fatte salve le norme in materia di omologazione, **complessi di veicoli** composti di una **motrice** rientrante nella **categoria D** e di un **rimorchio** la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg.

La proposta prevede che, previo accordo della Commissione, che valuta l'impatto della misura proposta sulla sicurezza stradale, gli Stati membri possono **escludere** da tali categorie determinati tipi specifici di **veicoli** a motore, tra cui i quelli **speciali per le persone con disabilità**. Gli Stati membri possono inoltre, previa informazione della Commissione europea, escludere dall'applicazione della direttiva proposta alcuni tipi di **veicoli utilizzati dalle forze armate e dalla protezione civile**, o messi a loro disposizione.

Età minima

La proposta stabilisce, confermando la normativa vigente, le età minime per il rilascio delle diverse categorie di patente:

- **16 anni** per le categorie **AM, A1 e B1**;
- **18 anni** per le categorie **A2, B, BE, C1 e C1E**;
- **20 anni** per i motocicli di categoria **A**. L'autorizzazione è subordinata all'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli di categoria A2, condizione che può non essere richiesta se il candidato ha almeno 24 anni;
- **21 anni** per i **tricicli** a motore di potenza superiore a **15 kW**;
- **21 anni** per le categorie **C, CE, D1 e D1E**;
- **24 anni** per le categorie **D e DE**.

Gli **Stati membri** potrebbero **modificare l'età minima** per il rilascio della patente di guida:

- abbassandola a **14 anni** o innalzandola a **18 anni** per la categoria **AM**;
- innalzandola a **18 anni** per la categoria **B1**;
- innalzandola a **18 anni** per la categoria **A1**, purché siano soddisfatte entrambe le seguenti condizioni: un intervallo di due anni tra l'età minima prevista per la categoria A1 e quella richiesta per la categoria A2; un'esperienza di almeno due anni su motocicli della categoria A2 prima di accedere alla guida di motocicli della categoria A;
- abbassandola a **17 anni** per le categorie **B e BE**.

Gli Stati membri potrebbero abbassare a **18 anni** l'età minima per la **categoria C** e a **21 anni** per la **categoria D** in caso di:

- **veicoli** utilizzati dai **vigili del fuoco** e per il **mantenimento dell'ordine pubblico**;
- **veicoli** sottoposti a **prove su strada** a fini di riparazione o manutenzione.

Le patenti di guida rilasciate sulla base di tali **deroghe nazionali** ai requisiti anagrafici avrebbero **validità solo nello Stato membro di rilascio** a meno che non vengano riconosciute, limitatamente al proprio territorio, da altri Stati membri. Tali patenti sarebbero inoltre valide solo nello Stato membro di rilascio fino al raggiungimento dell'età minima prevista a livello dell'UE.

Condizioni e limitazioni

Confermando la normativa in vigore, si prevede (art. 8) che gli Stati membri possano rilasciare patenti a una o più **condizioni** contrassegnandole con codici armonizzati (elencati all'[allegato I](#), parte E) o con codici nazionali se non previste dalla direttiva UE. Tali codici si riferiscono a **condizioni mediche** del conducente (ad esempio dispositivi di correzione della vista, apparecchi acustici), o **modifiche del veicolo** per compensare minorazioni o disabilità.

Si prevede che, nel caso di **guida autorizzata** solo per **alcuni tipi di veicoli** o **veicoli adattati**, a causa di un'**incapacità fisica**, la relativa prova di capacità venga effettuata con tale veicolo. Si conferisce alla Commissione europea il potere di adottare atti delegati per modificare l'elenco di tali condizioni.

Graduazione ed equivalenze tra categorie

La proposta conferma (art. 9) la normativa europea in vigore, già recepita a livello nazionale. Introduce una nuova disposizione (lettera h) secondo la quale **due anni dopo il primo rilascio**, il titolare di una patente per la **categoria B** è abilitato alla guida di **veicoli alimentati con combustibili alternativi** (come definiti dall'articolo 2 della [direttiva](#) sulle dimensioni e i pesi massimi autorizzati di alcuni tipi di veicoli) con **massa massima** autorizzata di **3,5 tonnellate** ma **non superiore a 4,25 tonnellate** senza rimorchio.

Rilascio, validità e rinnovo

La proposta conferma (art. 10) che il **rilascio** della patente è subordinato a due condizioni:

- il superamento di una **prova di capacità e comportamento** e una **prova teorica**, nonché il possesso dell'**idoneità fisica e mentale**, secondo le disposizioni degli [allegati II e III](#);
- il superamento della **sola prova teorica** per la **categoria AM**, ferma restando la possibilità per gli Stati membri di imporre anche per tale categoria una prova di capacità e comportamento e un esame medico.

La **validità amministrativa** prevista è di:

- **15 anni** per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e BE;
- **5 anni** per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E.

Il periodo di **validità amministrativa** delle patenti può essere **ridotto** dagli Stati membri solo nel caso di titolari **conducenti inesperti**, per ragioni di sicurezza stradale o, in singoli casi, quando

sussistano **condizioni mediche** che richiedono un incremento dei controlli medici o in caso di altre misure specifiche, tra cui limitazioni nei confronti degli **autori di infrazioni stradali**.

La validità è ridotta dagli Stati membri ad un **massimo di 5 anni** (dal momento del rinnovo) per i titolari di patente **ultra settantenni**, al fine di aumentare il numero dei controlli medici ed applicare altre misure specifiche, tra cui **corsi di aggiornamento**.

Il **periodo di validità** può essere **ridotto** dagli Stati membri anche per le patenti rilasciate a persone in possesso di **permesso di soggiorno temporaneo** o beneficiarie di **protezione temporanea** o protezione adeguata. In tal caso la patente di guida dovrebbe essere valida per un periodo pari o inferiore alla validità amministrativa del permesso di soggiorno o della protezione. Il **rinnovo** fa scattare un nuovo periodo di validità, indipendentemente dalla presenza di un microchip o di un codice QR o dal loro eventuale danneggiamento.

Il **rinnovo** delle patenti di guida è subordinato a due condizioni:

- l'**idoneità fisica e mentale** alla guida (si veda l'[Allegato III](#));
- la **residenza normale** o la prova della qualifica di studente, per un periodo di almeno 6 mesi nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente.

Le procedure per l'accertamento dell'idoneità fisica e mentale descritte dall'[Allegato III](#) si basano, per le patenti A, A1, A2, AM, B, B1 e BE, su un'**autovalutazione** dei requisiti. Per tali categorie di patenti l'esame medico è previsto se da tale autovalutazione, durante l'espletamento delle formalità o durante le prove, risultino condizioni di incapacità. Gli Stati membri possono decidere di sostituire tale autovalutazione con una visita medica. Il contenuto di tale autovalutazione dovrebbe essere definito **dalla Commissione europea** con **atti di esecuzione** entro 18 mesi a partire dall'adozione della direttiva.

Si segnala che la richiamata relazione del Governo definisce "critica" per taluni profili la previsione di un test di autovalutazione dei requisiti di idoneità psico-fisica e riferisce di avere richiesto chiarimenti in merito.

La proposta introduce una possibilità di **proroga** delle patenti da parte degli Stati membri per un **massimo di 6 mesi** in caso di **crisi**, previa informazione della Commissione europea. Tale proroga può essere rinnovata in caso del persistere delle condizioni di crisi.

In caso di **crisi** che interessi **più Stati membri**, tale **proroga** - non superiore ai **6 mesi** e rinnovabile nel caso di prosecuzione della crisi - può essere disposta dalla Commissione europea con **atti di esecuzione**, ferma restando la possibilità per uno Stato membro di non adottarla sul proprio territorio. La proposta prevede che gli Stati membri possano applicare, per il rilascio delle patenti, disposizioni nazionali a condizioni diverse da quelle previste dall'UE, informandone la Commissione.

Nel testo si intende per **crisi** un evento eccezionale, imprevisto e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifichi all'interno o all'esterno dell'UE e tale da avere un impatto diretto o indiretto significativo sui trasporti su strada e da impedire o compromettere in modo sostanziale per i titolari di patenti di guida o per le autorità nazionali competenti di compiere le procedure necessario al loro rinnovo.

La proposta prevede che si possa essere titolari di una sola patente di guida fisica e di più di una patente di guida mobile, purché rilasciate dallo stesso Stato membro. Non sarà possibile essere titolari di patenti rilasciate da più di uno Stato membro. Pertanto uno Stato membro, avendo accertato che il richiedente è già titolare di patente rilasciata da un altro Stato UE, dovrebbe rifiutare il rilascio di una nuova patente.

Conversione e sostituzione delle patenti rilasciate da altri Stati membri

Si conferma (art. 11) il principio per il quale uno Stato membro converte la patente rilasciata da un altro Stato UE in corso di validità, di cui sia titolare un soggetto che ha la residenza sul suo

territorio.

In tal caso uno Stato dell'UE può applicare le proprie disposizioni nazionali relative a limitazioni, sospensione, revoca, annullamento, annullamento del diritto di guidare, sulla patente rilasciata da un altro Stato membro. A tal fine può procedere alla sua conversione ritirando la patente convertita e restituendola allo Stato di emissione.

La sostituzione per smarrimento o furto dovrebbe poter essere ottenuta solo presso le autorità competenti dello Stato di residenza.

Conversione e sostituzione delle patenti rilasciate da Paesi terzi

Se lo Stato membro lo prevede, la proposta di direttiva consente (art. 12) la **conversione** di una patente rilasciata da un **paese terzo** a un titolare che ha acquisito la **residenza normale** nel suo territorio.

La Commissione europea può, tramite una **decisione di esecuzione**, stabilire che un paese terzo dispone di un **quadro dei trasporti su strada** tale da garantire un **livello di sicurezza stradale comparabile** a quello **dell'Unione** che consente la conversione delle patenti rilasciate da tale paese **senza annotazioni**.

Tale **decisione di esecuzione** è preceduta da un processo di valutazione in cui la Commissione europea può coinvolgere gli Stati membri che dispongono di sei mesi per esprimere il proprio parere.

Nella sua valutazione la Commissione tiene conto:

- dei requisiti vigenti in tale paese in materia di patente di guida, quali la classificazione delle categorie di patente di guida, i requisiti di età minima, i requisiti e le condizioni di formazione e degli esami di guida e le norme mediche per il rilascio della patente;
- se il paese terzo rilascia patenti di guida mobili e, in caso affermativo, i dettagli tecnici e strutturali applicabili per il funzionamento del sistema;
- il livello di circolazione di patenti di guida falsificate e le misure adottate al fine di impedire la falsificazione delle patenti di guida;
- il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida;
- le condizioni di traffico nel paese terzo e la loro comparabilità con le condizioni di traffico sulle reti stradali dell'Unione;
- le prestazioni in materia di sicurezza stradale del paese terzo.

La Commissione europea dovrebbe pubblicare un elenco dei paesi terzi oggetto di una **decisione di esecuzione**. Le patenti rilasciate da tali paesi extra-UE possono essere convertite, senza annotazioni, dallo Stato membro di residenza, in un titolo di guida riconosciuto anche dagli altri Stati dell'Unione.

Al contrario, se lo Stato extra UE che ha emesso la patente non è oggetto di una decisione di esecuzione, della conversione e dei successivi rinnovi in uno Stato dell'Unione si dà conto con **annotazioni** sulla patente tramite i codici previsti dall'[Allegato I](#), parte E. Tale **patente annotata** può **non essere riconosciuta dagli altri Stati membri**.

Nella relazione trasmessa dal Governo ai sensi dell'articolo 6 della legge 234 del 2012, si sottolinea come **critica** la previsione di estendere il concetto di **residenza normale** (e non anagrafica) in favore dei cittadini titolari di patente **extra UE** o rilasciata da paesi **non appartenenti allo spazio economico europeo** (SEE).

Limitazione, sospensione, revoca o annullamento del diritto di guidare o della patente di guida

La proposta (art. 13) conferma la normativa vigente laddove questa prevede che uno Stato membro **rifiuti** il **rilascio** della patente di guida, o il **riconoscimento** della patente di guida al richiedente cui questa sia **limitata, sospesa, revocata o annullata** in un **altro Stato membro**.

La patente o il diritto di guidare sono considerati limitati, sospesi, revocati o annullati finché la persona interessata non soddisfa le condizioni imposte da uno Stato membro e alle quali deve conformarsi per poter recuperare tale diritto, la patente o per poterne chiedere una nuova.

Gli Stati membri devono assicurare che le condizioni da essi imposte per il recupero del diritto di guidare, della patente o per richiederne una nuova siano **proporzionate, non discriminatorie e non** comportino, di per sé, un **rifiuto a tempo indeterminato**.

Nessuna disposizione della proposta osta a che uno Stato membro **vieti a tempo indeterminato** ad una persona di guidare nel proprio territorio senza darle la possibilità di recuperare il diritto di guidare o la patente di guida o di poterne chiedere una nuova, se ciò è **giustificato dalla sua condotta**. Pertanto, in caso di divieto di guida a tempo indeterminato, uno Stato membro può **rifiutare sine die** la validità di qualsiasi **patente** di guida **rilasciata da altro Stato membro**. Altri Stati dell'UE possono, previa consultazione dello Stato che ha imposto il divieto, rilasciare a tale persona una nuova patente di guida.

Guida accompagnata

In **deroga** al **requisito anagrafico** minimo per il conseguimento delle **patenti B** (18 anni), **C** e **CE** (21 anni), gli Stati membri possono (art. 14), previo esame teorico e pratico e verifica dei requisiti psico-fisici, rilasciare tali patenti a richiedenti che abbiano compiuto **17 anni**, contrassegnandole con apposito **codice (98.02)**. La patente così conseguita abilita il titolare alla guida prima del compimento dei 18 anni solo se accompagnati da una persona:

- di **età non inferiore ai 25 anni**;
- titolare di una patente di guida della categoria pertinente **da oltre 5 anni**;
- **non** sia stata oggetto di una decisione di **ritiro** della patente negli **ultimi 5 anni**;
- **non** sia stata oggetto di una decisione nell'ambito del **diritto penale** derivante da **un'infrazione al codice della strada**;
- possieda, per i veicoli di categoria C, la **qualificazione e la formazione** previste dalla normativa europea in materia.

Gli Stati membri possono esigere l'**identificazione** dell'accompagnatore e determinarne il numero massimo, nonché, informando la Commissione, applicare **condizioni ulteriori** per il rilascio di una patente di guida prima dei 18 anni.

Nella richiamata relazione del Governo, si riferisce di aver chiesto chiarimenti in merito alla "**guida accompagnata**", in particolare: a) circa la previsione di limiti massimi di età per l'accompagnatore; b) nel caso di una patente C, in assenza di un CPC, se è consentito addestrare il conducente su un veicolo aziendale e, in ultima analisi, definire l'ambito di applicazione della guida accompagnata senza che il conducente sia il titolare del CQC.

Periodo di prova

Il titolare di una patente di guida di qualsiasi categoria rilasciata per la prima volta (fatta eccezione per le patenti A2 o A) è considerato "**conducente inesperto**" (art. 14) e sottoposto ad un **periodo di prova** della durata di **due anni**. Per la durata di tale periodo la patente dovrebbe essere contrassegnata con apposito **codice (98.01)**. A tali conducenti dovrebbe essere **vietata la guida** con un **tasso alcolemico superiore a 0,0 g/ml**, e gli Stati membri dovrebbero adottare tutte le misure, sanzionatorie e di controllo, per garantire l'efficacia di tale divieto.

Previa informazione della Commissione e al fine di migliorare la sicurezza stradale, gli Stati membri possono stabilire per tali conducenti **norme aggiuntive** durante il periodo di prova.

Esaminatori

Gli esaminatori impegnati nella valutazione delle prove pratiche devono rispondere ad alcuni requisiti (si veda l'Allegato IV), tra cui una **formazione iniziale** ed una **formazione continua** a carattere periodico. Tali requisiti non si applicano agli esaminatori che esercitavano tali funzioni prima dell'entrata in vigore della direttiva attualmente in vigore 2006/126/CE (ovvero prima del 19 gennaio 2013). La Commissione europea potrebbe modificare con atti delegati l'Allegato IV recante l'elenco dei requisiti richiesti, per aggiornarlo a futuri sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Residenza normale

Come nella direttiva vigente, la proposta definisce **residenza normale** il luogo in cui una persona dimora abitualmente per almeno 185 giorni l'anno (art. 17).

Ai fini del **rinnovo** o del **duplicato** per smarrimento o furto, per il **personale di servizi diplomatici** dell'UE, di suoi Stati membri e dei componenti del loro nucleo familiare, si intende che la residenza normale sia collocata nello Stato membro che ha inizialmente rilasciato la patente.

Se il titolare di una patente emessa da uno Stato membro non può provare di aver stabilito la propria residenza normale in un altro Stato dell'UE, può ottenere il rinnovo dallo Stato di prima emissione.

Fermo restando il principio per cui la patente si consegue nello Stato membro di residenza normale, la proposta prevede che una patente di **categoria B** possa essere conseguita anche nello Stato dell'UE in cui si ha la **cittadinanza** se nello Stato di residenza normale il richiedente non può sostenere le relative prove in una delle lingue ufficiali del suo stato di cittadinanza o con l'assistenza di un interprete.

Assistenza reciproca tra gli Stati membri

Gli Stati membri dovrebbero prestarsi assistenza reciproca per l'attuazione della direttiva proposta e a tal fine dovrebbero scambiare informazioni relative alle patenti di guida e al diritto a guidare, anche avvalendosi della **rete UE delle patenti di guida RESPER** (*Réseau de permis de conduire*). In particolare, gli Stati membri possono ricorrere a tale rete, cui possono accedere solo le autorità competenti, per verificare validità e autenticità di una patente di guida, effettuare controlli antifalsificazione, individuare i responsabili di infrazioni.

L'assistenza reciproca tra Stati membri è richiesta anche per l'attuazione delle norme sulle patenti mobili ed in particolare per garantire l'interoperabilità tra le relative applicazioni e funzioni di verifica.

Ai fini di assicurare tale interoperabilità, la proposta prevede che la Commissione europea stabilisca con atti di esecuzione i requisiti operativi, di interfaccia e tecnici della rete dell'UE delle patenti di guida.

Riesame

È previsto che entro 5 anni dall'entrata in vigore, la Commissione europea presenti al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della direttiva, compreso il suo impatto sulla sicurezza stradale.

Gli Stati membri dovrebbero informare ogni anno la Commissione sul numero di patenti rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ogni categoria e dati sul rilascio delle patenti mobili.

Recepimento

Entro due anni dall'entrata in vigore della direttiva, gli Stati membri dovrebbero adottare e pubblicare le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per la sua attuazione. Tali disposizioni dovrebbero a loro volta essere attuate entro 3 anni dalla pubblicazione della direttiva.

Esame presso le Istituzioni dell'UE

Presso il Parlamento europeo la [proposta](#) in materia di **scambio di informazioni** sulle **indagini** per infrazioni è stata assegnata alla Commissione Trasporti e turismo (TRAN) che ha nominato relatore l'On. Zlotowski Kosma (Conservatori e Riformisti europei/Polonia). Presso tale commissione nello scorso giugno è stata depositata una [bozza di relazione](#) e nel mese di luglio sono stati [depositati](#) emendamenti.

La [proposta](#) sulle **patenti** è stata assegnata alla Commissione Trasporti e turismo (TRAN), che ha nominato relatrice l'On. Karima Delli (Verdi/Alleanza libera, Francia). Un progetto di [relazione](#) è stato pubblicato il 19 luglio 2023. Il voto presso tale commissione è indicativamente previsto per il prossimo 7 dicembre 2023.

La proposta è in corso di esame, secondo la procedura legislativa ordinaria, anche presso il Consiglio, la cui Presidenza ha presentato nel corso del mese di settembre alcuni testi di compromesso parziali.

Il 14 giugno il [Comitato economico e sociale](#) europeo ha espresso il proprio [parere](#) in cui sottolinea tra l'altro che.

- l'opportunità offerta ai giovani a partire dai 17 anni di formarsi alla "guida accompagnata" di autocarri pesanti come incentivo a scegliere la professione di conducenti di questi veicoli stradali, per cui attualmente si registra una carenza di personale dovrebbe essere affiancata da formazione professionale dei conducenti di automezzi pesanti, miglioramento delle condizioni di lavoro e dei relativi salari al fine di attrarre giovani verso questa professione;
- gli Stati membri dovrebbero poter consentire la guida di autobus e veicoli di categoria D/DE sul loro territorio da parte di conducenti di età pari o superiore a 18 anni, senza limitare la distanza a 50 km;
- la possibilità di guidare con una patente B veicoli alimentati con carburanti alternativi di peso fino a 4.250 kg, potrebbe accelerare l'elettrificazione del parco di autocarri leggeri;
- dopo aver seguito una formazione teorica e lezioni pratiche di guida, il conducente di automezzi pesanti alle prime armi debba acquisire un'esperienza pratica di guida con l'assistenza di un istruttore specializzato, che dovrebbe essere appositamente formato in quest'ottica;
- dovrebbe essere previsto che un conducente di 17 anni sia autorizzato a guidare veicoli pesanti solo al termine di un lungo periodo di pratica di guida accompagnata e dopo aver superato un esame di guida molto selettivo.

Anche la [proposta](#) sugli effetti di alcune **decisioni di ritiro** della patente è stata assegnata alla medesima Commissione Trasporti e turismo (TRAN), che ha nominato relatore l'On. Peter Vitanov (Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici/Bulgaria). Presso tale commissione, che dovrebbe pronunciarsi indicativamente il 29 novembre 2023 in settembre sono stati depositati la [bozza di relazione](#) ed [emendamenti](#).

Esame presso altri Parlamenti nazionali

Sulla base dei dati forniti dal sito [IPEX](#) l'esame della [proposta](#) in materia di **scambio di informazioni** sulle **indagini** per infrazioni è stato concluso da parte del Bundesrat tedesco, dei parlamenti irlandese e lituano, delle due Camere del parlamento ceco, dall'Assemblea della Repubblica portoghese, dal Sejm polacco e dall'Assemblea nazionale slovena, nonché dal Senato della Repubblica italiana. Risulta tuttora in corso presso i parlamenti danese, finlandese, lettone e svedese, presso il Senato polacco e il Consiglio Nazionale slovacco, nonché presso le Camere dei rappresentanti di Cipro e Malta.

L'esame della [proposta](#) sulle **patenti** risulta concluso da parte del Consiglio federale austriaco, dei parlamenti irlandese e lituano, delle due Camere del parlamento ceco, della Camera

portoghese.

Risulta tuttora in corso presso i parlamenti lettone, svedese, danese, finlandese e presso le Camere dei Rappresentanti di Malta e della Repubblica di Cipro.

La proposta è stata esaminata anche dal Senato della Repubblica italiana.

L'esame della proposta sugli effetti di alcune **decisioni di ritiro** della patente risulta concluso da parte dei parlamenti irlandese e ceco, del Bundesrat tedesco, dell'Assemblea della Repubblica portoghese, del Senato polacco, dell'Assemblea Nazionale slovena. Risulta tuttora in corso presso i parlamenti danese, finlandese, lettone, lituano e svedese, presso il Consiglio Nazionale slovacco, e presso le Camere dei Rappresentanti di Malta e della Repubblica di Cipro.