

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA

La legge 7 luglio 2009, n. 88, recante “Disposizioni per l’adempimento di obblighi derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità europee – Legge comunitaria 2008” prescrive il recepimento della direttiva 2006/126/CE del Parlamento e del Consiglio del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida, con lo strumento normativo del decreto legislativo.

Tale scelta si è resa necessaria poiché – tra l’altro – la suddetta direttiva introduce nel “sistema patenti” la patente AM per la guida di ciclomotori: si rendeva pertanto necessario raccordare non solo le disposizioni precettive del Codice della strada, ma anche e soprattutto quelle sanzionatorie, con la nuova previsione e, come è noto, in tale materia vige il principio della riserva di legge primaria.

Lo strumento del decreto legislativo ha reso altresì possibile apprestare un testo codicistico in materia di patenti, finalmente allineato con le disposizioni di derivazione comunitaria.

Ed invero, le precedenti direttive di settore erano state recepite con regolamenti ministeriali. L’ultimo di essi - il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40T, recante “Disposizioni in materia di patenti di guida e recepimento della direttiva 2000/56/CE” – di fatto sostituiva, grazie alla natura di norma di recepimento di diritto comunitario, ampia parte delle disposizioni del titolo IV del Codice della Strada, la cui lettura restava così inadeguata se non sCOORDINATA con quella del predetto decreto.

L’occasione del recepimento della direttiva in commento, con adeguato strumento normativo, ha così reso possibile aggiornare il testo del titolo IV del Codice della strada, sì da offrire una disciplina vigente conforme al diritto comunitario e soprattutto aggiornata alle numerose novità introdotte dallo stesso e non presenti nel Codice stesso.

Sotto tale ultimo profilo, di particolare importanza è la sistematizzazione del distinguo di disciplina tra titolare di patente comunitaria e titolare di patente extracomunitaria, cardine della normativa armonizzata europea in materia di patenti e di fatto assente dal Codice della strada che, unitariamente nel testo vigente, li disciplina nell’articolo 136: assolutamente carenti in tale articolo sono i concetti comunitari di “residenza normale” ( di cui all’articolo 12 della direttiva) e di limitazioni al “diritto di guidare” (di cui all’articolo 11, par. 2, della direttiva), che nel diritto vigente è stato tradotto come provvedimento sulla patente piuttosto che sul predetto diritto.

L’articolato che si propone, dunque, consta di quattro tipologie di intervento:

- a) recepimento pedissequo delle disposizioni in materia di patenti;
- b) armonizzazione delle disposizioni del Codice della strada:
  - con quelle comunitarie in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato dell’Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo,
  - con quelle di cui alla ratifica della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell’8 novembre 1968 (legge 5 luglio 1995, n. 308) in materia di circolazione con patente di guida rilasciata da uno Stato extra-comunitario;
- c) interventi di coordinamento, con la emananda disciplina in materia di patenti, di ulteriori disposizioni del Codice, relative alla classificazione dei veicoli ed alle sanzioni;
- d) modesti interventi intesi a dare sistematicità alle disposizioni che, in un succedersi di interventi normativi, per lo più di urgenza, risultano spesso collocate al di fuori della loro sede più consona.

Più in dettaglio, si rappresenta quanto segue.

**L'ART. 1:** reca modifiche all'articolo 47 in materia di classificazione dei veicoli, resesi necessarie per implementare la classificazione internazionale degli stessi con riferimento alle tipologie di veicoli alla cui guida dettagliatamente abiliteranno le patenti di guida, una volta che sia stata recepita la direttiva in parola.

Posto come parametro di riferimento le disposizioni di cui alla direttiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 marzo 2002, relativa all' "Omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio" (alla quale fa riferimento l'articolo 4 della stessa direttiva 2006/126/CE), si è provveduto:

- ad adeguare la nomenclatura ufficiale posta dal comma 2 dell'articolo 47 CDS a quella comunitaria (aggiungendo la lettera "e" dopo ciascuna categoria L);
- ad adeguare il limite di velocità dei ciclomotori in 45 km/h, come recita la citata direttiva 2002/24/CE, in luogo di quello di 50 km/h riportato dal Codice della strada;
- ad implementare la classificazione dei veicoli con riferimento alle categorie L6e ed L7e, assenti nel testo dell'articolo 47 in commento.

**L'ART. 2** modifica l'articolo 115 CDS in materia di requisiti per la guida di veicoli e la conduzione animale: sono state così recepite parte delle disposizioni di cui all'articolo 4 della direttiva, che tratta congiuntamente categorie di patenti, definizioni ed età minima.

Si segnala che, nell'esercizio della deroga accordata dall'articolo 4, paragrafo 6, lett. a), della direttiva, il limite di età per la patente AM è stato abbassato a 14 anni e che si è inteso altresì esercitare la facoltà di recepire la patente di categoria B1, la sola facoltativa nel novero complessivo delle categorie di patenti di guida.

Per completezza espositiva si segnala altresì che, in conformità alle disposizioni del decreto di recepimento delle modifiche apportate all'articolo 115 in commento dalla legge n. 120 del 2010 (in materia di rinnovo di validità delle patenti di guida di conducenti ottantenni) il dettato di cui al comma 2-bis dello stesso articolo è stato più correttamente collocato nell'ambito dell'articolo 126 CDS, relativo al rinnovo di validità delle patenti di guida.

Le modifiche introdotte alle lettere c) e d) dell'articolo 2 in commento sono disposizioni sanzionatorie di coordinamento.

**L'ART. 3** riscrive integralmente l'articolo 116 CDS: coordina i contenuti dell'articolo 4 della direttiva, in materia di categorie di patenti di guida, con quelle nazionali in materia di patenti speciali, abilitazioni professionali e relative disposizioni sanzionatorie, come adeguate alle introducendo novità. Si segnala che nella lettura del vigente comma 15 (nuovo comma 16) si è riscontrato che la sanzione prevista per guida senza titolo abilitativo professionale è di importo pari a quella prevista dal vigente articolo 126 CDS per circolazione con il medesimo titolo scaduto di validità: si è ritenuto opportuno differenziare gli importi sanzionatori, in ragione della diversa gravità della condotta.

**L'ART. 4** reca modifiche all'articolo 117 CDS in materia di limitazioni ai neopatentati: trattandosi di peculiare normativa nazionale, l'intervento si limita a coordinarne il testo con le modifiche apportate alle patenti di categoria A1, A2, A, B1 e B.

**L'ART. 5** modifica le disposizioni di cui all'articolo 118 CDS in materia di patente e certificato di idoneità per la guida di filoveicoli: l'intervento è mirato a sostituire il riferimento al certificato di abilitazione professionale (che era di tipo KD) con l'espressa previsione della carta di qualificazione del conducente. Infatti, in sede recepimento delle disposizioni della direttiva 2003/59/CE in materia di formazione professionale dei conducenti adibiti all'esercizio della professione di autotrasporto di persone e cose (peraltro ripetutamente menzionata nel testo della direttiva 2006/126/CE), il decreto legislativo n. 286 del 2005 ha soppresso, a far data dal 10 settembre 2008, il certificato di abilitazione professionale di tipo KD.

**L'ART. 6** introduce l'articolo 118-bis recante disposizioni in materia di residenza normale: recepisce integralmente le disposizioni di cui all'articolo 12 della direttiva 2006/126/CE.

**L'ART. 7** modifica l'articolo 119 CDS in materia di requisiti psico-fisici di idoneità alla guida: invero l'articolo 7, paragrafo 3, ultimo capoverso della direttiva 2006/126/CE, prevede la possibilità di ridurre il periodo di validità delle patenti di guida di cui siano titolari conducenti che abbiano superato i cinquanta anni di età, al fine di incrementare la frequenza dei controlli medici.

Tale facoltà, già esercitata dal legislatore del 1992, con riferimento ai rinnovi di validità quinquennali dei conducenti cinquantenni, e triennali dei conducenti settantenni (fatte salve specifiche disposizioni per le patenti di categoria cd. superiore), è stata di recente esercitata anche dal legislatore della legge n. 120 del 2010 che, come anticipato, ha previsto un rinnovo di validità biennale, presso una Commissione Medica Locale, per i conducenti ottantenni: la modifica apportata all'articolo 119 in commento, in un'ottica di coordinamento delle disposizioni del Codice, esplicita questa nuova competenza in capo alle Commissioni Mediche Locali.

**L'ART. 8** reca modifiche all'articolo 120 CDS in materia di requisiti morali per ottenere il rilascio dei requisiti abilitativi alla guida: l'intervento si limita a sopprimere i riferimenti al certificato di idoneità alla guida del ciclomotore (che rientrerà, quale patente di categoria AM, nella disciplina più genericamente riferita alle patenti *tout court*), nonché a sopprimere il riferimento al certificato di abilitazione professionale di tipo KA, atteso che la verifica dei requisiti morali non ricade su di esso ma sulla patente di guida di categoria A1, A2 ed A, necessariamente presupposta.

**L'ART. 9** reca modifiche all'articolo 121 CDS in materia di esame di idoneità: a parte qualche modifica dettata da esigenze di coordinamento (cfr. comma 1, lett. b) ed e)), l'intervento di novella è finalizzato ad introdurre nel testo del citato articolo le disposizioni di cui all'articolo 10 della direttiva 2006/126/CE in materia di esaminatori.

Invero, poiché il citato articolo 10 ed il relativo allegato IV attengono alla disciplina degli esaminatori adibiti all'espletamento delle prove pratiche di guida, nel corpo dell'articolo 121 CDS si è mantenuta una distinzione tra qualificazione iniziale ed aggiornamento professionale di questi ultimi, conforme ai contenuti del citato allegato IV, e qualificazione iniziale ed aggiornamento periodico degli esaminatori adibiti agli esami di teoria, per i quali sono state riconfermate le precedenti disposizioni codicistiche.

Fuori codice, il comma 2 dell'articolo 9 in esame prevede che con decreto di natura regolamentare possano essere dettate disposizioni modificative dell'articolo 332 del DPR n. 445 del 1992 Reg. Esec. CDS, in ragione della opportunità/necessità di individuare nuove figure professionali per l'espletamento degli esami per il conseguimento delle nuove categorie delle patenti di guida, assicurando lo standard minimo di istruzione professionale richiesto dalla direttiva 2006/126/CE.

**L'ART. 10** reca modifiche all'articolo 123 CDS, in materia di autoscuole. Invero, la legge n. 120 del 2010 ha previsto che tutte le autoscuole devono formare conducenti per il conseguimento di ogni categoria di patente, fatta salva la possibilità di conferire ad un centro di istruzione automobilistica (formato da un consorzio di autoscuole) i corsi di formazione relativi alle vigenti categorie A, BS, C, D, CE e DE (tutte tranne quella di categoria B). Orbene, in considerazione dell'implementato numero di categorie di patenti, si è reso necessario far riferimento anche ai corsi di formazione relativi alle stesse e – confermando la scelta del legislatore – si è previsto che l'autoscuola possa conferire al consorzio ogni tipo di corso di formazione ad eccezione di quello inerente il conseguimento della patente di categoria B.

**L'ART. 11** modifica l'articolo 124 CDS in materia di guida di macchine agricole e operatrici: si tratta di mere modifiche di coordinamento alle nuove categorie di patenti introdotte (cfr. comma 1, lett. a), b) e c)) nonché alla nuova numerazione di commi dell'articolo 116.

**L'ART. 12** riscrive integralmente l'articolo 125 CDS, modificandone anche la rubrica così come prevista dall'articolo 6 della direttiva 2006/126/CE.

Sono recepite integralmente le disposizioni di cui al citato articolo 6, paragrafi 1 e 2. Con riferimento alle disposizioni facoltative, e pertanto valide solo nell'ambito del territorio nazionale, si precisa che non si è ritenuto di esercitare la facoltà di cui al secondo periodo della lettera d) del paragrafo 2 (limitativa dell'equivalenza della patente di categoria AM conseguita con prova pratica di guida alle sole patenti di categoria A1, A2 ed A), mentre sono state previste le equivalenze di cui al paragrafo 3 dello stesso articolo.

E' stata altresì prevista, fuori dal testo dell'articolo 125 CDS in commento - la possibilità di accordare, previa consultazione con la Commissione, le equivalenze di cui al paragrafo 4: per quanto tale facoltà sia meramente eventuale ed incerta, si è ritenuto opportuno prevederle al fine di apprestare fin d'ora, con lo strumento normativo adeguato, la sanzione connessa ad un'eventuale ipotesi di violazione.

**L'ART. 13** riscrive l'articolo 126 CDS in materia di durata e conferma di validità della patente di guida. L'articolato proposto, oltre a recare le necessarie modifiche di coordinamento della materia con le nuove categorie di patenti di guida, fa anche ordine in una serie di disposizioni che – a causa di interventi normativi spot – erano sparse in due o tre articoli del Codice pur afferendo alla stessa materia: il caso esemplare è quello del rinnovo di validità della patente di categoria C che, a normativa vigente, risulta dal combinato disposto degli articoli 115, comma 2, lett. a), 119, comma 4, lett. b), 126 comma 2 e comma 4 ultimo periodo!

Per esigenza di armonizzazione delle disposizioni vigenti con il diritto internazionale, nella ristesura del comma 5-bis (nel testo che si propone è il comma 9) – con riferimento alla possibilità di cittadini italiani, residenti o dimoranti da almeno sei mesi in uno Stato extra comunitario, di far verificare la sussistenza dei requisiti psico-fisici, necessari al rinnovo di validità della patente di guida, da medici fiduciari delle ambasciate o dei consolati italiani – si è doverosamente precisato che tale accertamento non può *tout court* significare che la patente così rinnovata è da riconoscersi in corso di validità dallo Stato ospitante (essendo la questione rimessa alla potestà dello stesso Stato ovvero al contenuto di intese bilaterali). Tale procedura vale, invece, a significare per lo Stato italiano che il titolare della patente ha legittimamente proseguito nell'esercizio dell'attività di guida e, conseguentemente, al rientro in Patria non deve sottoporsi all'esame di revisione della patente ai sensi dell'articolo 128 CDS (di regola disposto dopo che siano dimostrati tre anni di non esercizio della predetta attività).

**L'ART. 14 consta di due commi.**

**Il comma 1 modifica l'articolo 128 in materia di revisione della patente di guida, prevedendo che – a similitudine di quanto disposto dal comma 1-bis del citato articolo con riferimento ai responsabili delle unità di terapia intensiva o di neurochirurgia – i medici di cui all'articolo 119 del Codice della strada, ancorché in sede di accertamento medico legale diverso da quello di verifica di idoneità fisica e psichica della patente di guida, sono tenuti a comunicare al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici eventuali patologie accertate che compromettano la suddetta idoneità**

**Il comma 2 modifica il comma 3 dell'articolo 129 CDS, in materia di sospensione della patente di guida: è soppresso il riferimento alla competenza prefettizia a sospendere la patente di guida rilasciata da uno Stato estero.**

**Tale modifica si coordina con quelle apportate all' articolo 135 CDS (dall' articolo 15 dello schema di decreto legislativo) e con quanto previsto nel nuovo articolo 136-ter (introdotto dall' articolo 17 dello schema di provvedimento in parola) rispettivamente inerenti ai provvedimenti applicabili, in caso di violazioni comportamentali dalle quali il Codice della strada faccia derivare sanzioni amministrative accessorie sulla patente di guida, ai titolari di patenti rilasciate da Stati extracomunitari ovvero dell'UE e dello SEE.**

**Ed invero, l'articolo 11, paragrafo 2, della direttiva 2006/126/CE prescrive – tra l'altro - che, in luogo della sospensione o revoca della patente di guida, quando previste come sanzioni amministrative accessorie, lo Stato membro ospitante può applicare, al posto delle predette sanzioni, sospensione o revoca del diritto a guidare.**

**Come innanzi accennato, il Codice vigente prevede l'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie sulla patente di guida posseduta: il che sembra non coerente con il disposto della summenzionata disposizione della direttiva.**

**Analogamente dispone il Codice vigente con riferimento ai titolari di patente extracomunitaria: sotto tale profilo, tuttavia, diversamente dispone l'articolo 42 della Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968, ratificata dalla legge 5 luglio 1995, n. 308: tale articolo sostanzialmente prevede che, nelle ipotesi suddette, l'Autorità competente provvede a “ritirare il diritto di usare la patente”, provvedendo, a tal fine, a farsi consegnare la patente e conservarla fino al periodo di scadenza della sanzione così comminata ovvero finché il conducente non lasci il suo territorio, qualora tale partenza ha luogo prima della predetta scadenza.**

**Alla luce di tutto ciò si è provveduto:**

- con l'ART. 14 a modificare **gli articoli 128 e 129 CDS in materia di revisione e sospensione della patente di guida;**
- con l'ART. 15 a modificare l'articolo 135 CDS in materia di circolazione con patenti di guida rilasciate da Stato non appartenente all'UE o al SEE, in particolare disciplinando nei commi 5, 6 e 7, una procedura conforme al dettato dell'articolo 42 della citata Convenzione;
- con l'ART. 17 ad inserire un nuovo articolo, il 136 – ter CDS che, rinviando alla procedura dettata nell'articolo 135 come modificato, attua il principio di cui all'articolo 11, secondo paragrafo, della direttiva nei riguardi di titolari di patente di guida rilasciata da Stato membro o dello Spazio Economico Europeo.

**Ancora con riferimento all'ART. 15, si fa presente che i commi da 1 a 4 dell'articolo articolo 135 CDS, come modificato, riproducono – aggiornati alle evoluzioni normative medio tempore**

intercorse – i contenuti del vigente articolo 135, commi 1, 2, 3 e 6, mentre i commi da 7 a 14 riproducono la disciplina sanzionatoria già prevista dai commi 4 e 5 dello stesso vigente articolo 135 e dai commi 6, 6-bis e 7 dell'articolo 136 CDS vigente.

**L'ART. 16** modifica l'articolo 136 CDS in materia di conversioni di patenti di guida rilasciate da Stati extra comunitari: è evidentemente stata espunta la disciplina relativa alle patenti rilasciate da Stati appartenenti all'UE e allo SEE, stante il principio di reciproco riconoscimento delle patenti e le puntuali disposizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 1 della direttiva 2006/126/CE.

Il comma 1 ripropone, nell'ambito delle patenti su specificato, le disposizioni dei commi 1, 2 e 3 attualmente vigenti; il comma 3 esplicita l'esercizio della facoltà accordata dall'art. 11, paragrafo 6, secondo capoverso della direttiva 2006/126/CE; il comma 4 ripropone il tenore del comma 5 vigente.

**L'ART. 17** introduce i nuovi articoli 136-bis e 136 ter, del quale ultimo si è già detto in precedenza: entrambi sono dedicati alla materia delle patenti rilasciate da Stati membri dell' UE ovvero dello SEE, il primo con riferimento ai documenti patenti ed abilitazioni professionali, il secondo – come detto - con riferimento alle limitazioni al diritto di guidare.

Il nuovo articolo 136-bis, dunque, posto al comma 1 il principio di equiparazione delle patenti rilasciate da altri Stati membri o dello Spazio Economico Europeo alle corrispondenti categorie delle patenti di guida italiane (cfr. art. 2, paragrafo 1, direttiva), disciplina ai commi 2, 3 e 4 – quali meramente facoltativi ed eventualmente motivati dalla possibilità di godere del regime di cui all'articolo 126-bis CDS – gli istituti del riconoscimento e della conversione di patente comunitaria, fatta salva l'ipotesi di obbligo di conversione di patente rilasciata da uno dei predetti Stati.

Il comma 5 dell'articolo in esame riproduce le disposizioni dell'articolo 11, paragrafo 5, della direttiva; i commi da 6 a 8 riproducono la disciplina sanzionatoria vigente, sotto il profilo della sanzione amministrativa pecuniaria, mentre – con riferimento alle eventuali sanzioni amministrative accessorie sul titolo abilitativo alla guida – si fa rinvio alla disciplina dell'articolo 135, come modificato.

**L'ART. 18** reca modifiche agli articoli 173 e 180 CDS, rispettivamente in materia di uso di lenti o di determinati apparecchi durante la guida e di possesso dei documenti di circolazione: si tratta di mere modifiche di coordinamento necessitate dalla circostanza che in luogo del certificato di idoneità alla guida del ciclomotore sarà richiesta, a regime, la patente di guida di categoria AM.

**L'ART. 19** modifica l'articolo 218-bis, comma 3, CDS, esplicitando in luogo della patente di categoria A (oggi di fatto comprensiva della A1 e della cosiddetta A piena per accesso diretto) le corrispondenti istituende categorie A1, A2 ed A.

**L'ART. 20** sopprime il secondo periodo del comma 3-bis dell'articolo 219 CDS: esso infatti reca una disciplina transitoria fino alla data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al presente schema di provvedimento.

**L'ART. 21** riscrive integralmente l'articolo 219-bis CDS: introdotto dalla legge n. 94 del 2009, tale articolo aveva lo scopo di applicare le sanzioni amministrative della sospensione o della revoca della patente di guida anche nell'ipotesi in cui il conducente fosse alla guida di un ciclomotore: infatti, la disciplina di tali sanzioni è nel testo vigente scritta con riferimento alle patenti di guida ed il certificato di idoneità alla guida del ciclomotore, come già si è avuto modo di evidenziare, non è patente. Il comma 3 dell'articolo in commento, come vigente, posto il principio di inapplicabilità

delle sanzioni amministrative nei riguardi di un minore (giusta i principi generali di cui alla legge n. 689 del 1981), dispone che – qualora nelle ipotesi suddette il conducente fosse minorenne – deve essere disposto un provvedimento di revisione sul “patentino” posseduto.

Nel momento in cui, con l’entrata in vigore delle disposizioni in esame, per la guida del ciclomotore sarà richiesta la patente di guida della categoria AM, le disposizioni di cui al comma 1 dell’articolo 219-bis vigente non hanno più ragione di essere: pertanto lo stesso è stato modificato salvando solo il concetto di cui al comma 3.

Fuori Codice della strada, le disposizioni di cui ai commi 2 e 3 dell’articolo 21 in esame disciplinano il regime transitorio nei riguardi di chi sia, anche dopo la data di entrata in vigore del decreto legislativo de quo, titolare di un certificato di idoneità alla guida del ciclomotore conseguito prima di tale data.

**L’ART. 22** detta disposizioni in materia del modello di patente: esso è conforme all’allegato 1 (cfr. art. 1, paragrafo 1, direttiva 2006/126/CE), con materiali e misure di antifalsificazione (cfr. art. 3, paragrafi 1 e 2, direttiva 2006/126/CE), può essere compatibile con supporti di memorizzazione, quando la Commissione detterà specifiche disposizioni al riguardo (cfr. art. 1, paragrafo 2, direttiva 2006/126/CE).

**L’ART. 23** specifica, con riferimento alle puntuali disposizioni codicistiche, come modificate, il rinvio ai requisiti minimi e/o alle prescrizioni di cui agli allegati del provvedimento.

**L’ART. 24** prescrive, come peraltro già previsto dall’articolo 229 CDS, che – salvo che non sia diversamente disposto da leggi comunitarie – le direttive che modificano gli allegati sono recepite con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministri eventualmente interessati; specifica altresì che, con riferimento ai requisiti dell’esame di idoneità alla guida nonché a quelli psico-fisici, è fatta salva la possibilità di una normativa interna più rigorosa rispetto a quelli minimi posti negli allegati II e III.

**L’ART. 25** reca disposizioni transitorie: con riferimento ai diritti acquisiti da titolari di patenti conseguite prima della data di entrata in vigore delle disposizioni di cui al provvedimento in esame, si fa rinvio ad un apposito allegato VII, recante le tabelle di equipollenza.

Specifiche disposizioni riguardano poi coloro che siano titolari di certificato di idoneità alla guida del ciclomotore e gli esaminatori abilitati all’espletamento delle prove d’esame di cui all’articolo 121 CDS, i quali sono tuttavia soggetti agli obblighi di formazione continua.

**L’ART. 26** reca abrogazione del DM 30 settembre 2003, n. 40T.

**L’ART. 27** reca la clausola di invarianza finanziaria.

**L’ART. 28** prevede l’entrata in vigore delle nuove disposizioni a far data dal 19 gennaio 2013, ad eccezione di quelle contenute negli articoli 9, comma 2, 22, comma 1 e 23, nonché dell’allegato III con riferimento alle patenti per le categorie A, A1, B, BE, C, CE, D, DE, KA e KB.



## RELAZIONE TECNICA

### SCHEMA DI DECRETO LEGISLATIVO RECANTE IL RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO E DEL CONSIGLIO DEL 20 DICEMBRE 2006, CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA E DELLA DIRETTIVA 2009/113/CE DELLA COMMISSIONE, DEL 25 AGOSTO 2009, RECANTE MODIFICA DELLA DIRETTIVA 2006/126/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA

Le disposizioni introdotte dal decreto legislativo in esame (articoli 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 18, 21, 24, 25, 26, 27 e 28) non comportano alcun tipo di onere, né diretto, né indiretto, a carico della finanza pubblica. Altresì, si evidenzia la neutralità finanziaria dei seguenti articoli:

**Art. 3:** sotto il profilo dell'introduzione di nuove categorie di patenti, si fa presente quanto segue.

Preliminarmente va detto che l'attività delle Commissioni mediche locali, peraltro non necessariamente richiesta per ogni caso, è da sempre con costi completamente a carico dell'utenza istante.

Con riferimento agli esami teorici e pratici, e quindi all'attività del Dipartimento per i trasporti terrestri si evidenzia che:

- gli esami teorici si svolgono, di regola, tutti nelle sedi dell'UMC e nell'ambito del normale orario di servizio di servizio dei dipendenti esaminatori, ovvero nei limiti dello straordinario ad essi comunque accordato;
- gli esami pratici si svolgono al 90% presso le autoscuole, le quali corrispondono la tariffa del cd. "conto privato" di cui alla legge n. 870 in materia di diritti e tariffe di motorizzazione. La quota di esami pratici che non si volge in autoscuola è gestita nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili, come evidenziato con riferimento a quelli teorici.

**Art. 5:** la modifica all'articolo 118 del codice non fa altro che riportare nel testo del codice quanto in realtà già è dal 10 settembre 2008. Giusta il dettato del decreto legislativo n. 286 del 2005, infatti, da tale data non si rilascia più il KD, prima richiesto per i conducenti di filoveicoli.

Ed invero da tale data le risorse prima destinate agli esami di abilitazione per il KD (per tutte le ipotesi nelle quali era previsto, e non solo con riferimento all'articolo 118 in parola) sono state naturalmente convogliate sugli esami di conseguimento della carta di qualificazione del conducente per il trasporto di persone. Analogamente dal 10 settembre 2009 con riferimento al certificato di

abilitazione professionale di tipo KC per il trasporto professionale di merci, sostituito dalla carta di qualificazione del conducente per il trasporto di cose.

**Art. 7**, comma 4: anche in questo caso si tratta di una modifica di mero coordinamento.

Infatti, la competenza delle CML in materia di rinnovo di validità delle patenti di conducenti ultra ottantenni è stata già prevista dalle modifiche all'articolo 115 CDS, comma 2 bis, apportate dalla legge n. 210 del 2010 (per mera collocazione sistematica, soppresso con tale dal decreto legislativo in esame e riproposto nella sua sede naturale, ovvero nell'ambito dell'articolo 126 CDS).

Ma di fatto le CML hanno tale competenza fin dall'entrata in vigore della citata legge n. 120. L'intervento all'articolo 119, comma 4, si limita ad integrare l'elencazione delle competenze della Commissione, alla luce della modifica introdotta ad agosto.

**Art. 9**: con riferimento alla formazione degli esaminatori, si evidenzia che – a normativa vigente – l'Amministrazione già provvede ad impartire corsi di formazione iniziale, ad organizzare esami di abilitazione, ed ad erogare corsi di formazione periodica, per la verifica del permanere della professionalità richiesta nel proprio personale.

La direttiva richiede per gli esaminatori addetti all'espletamento delle prove pratiche di guida, requisiti personali (età, studio, non sussistenza di situazioni di incompatibilità) ed un percorso che assicuri determinati contenuti già assolutamente parte integrante dei corsi erogati.

Analogamente, anche grazie al recente inserimento – nel sistema esami – della smart card per gli esaminatori, l'Amministrazione è già in grado, e di fatto esercita, un controllo sulla qualità e quantità della prestazione assicurata da ogni singolo esaminatore.

In definitiva, pertanto, potrà provvedersi alla formazione ed all'aggiornamento – così come al controllo di qualità e monitoraggio – esattamente sulla scia dell'azione già da tempo intrapresa dal Dipartimento per i trasporti, la navigazione e di sistemi informativi e statistici, e di recente implementato attraverso la informatizzazione degli esami, delle procedure di riconoscimento degli esaminatori et similia.

Con riferimento al contingente di personale che si riterrà necessario, si fa presente che non si è in grado di fornire stime numeriche da qui a due anni.

Pur tuttavia si evidenzia che:

- gli esami per il conseguimento della patente AM andranno a sostituire quelli per il conseguimento dell'attuale CIGC;
- a tutt'oggi già si fanno gli esami per il conseguimento della patente di categoria A", ancorché la stessa non risulti evidenziata se non come dato informatico acquisito nel sistema;
- gli esami per il conseguimento della patente di categoria B1, data la coincidenza di età con quelli per la patente di categoria A1, finiranno con l'attingere al bacino di utenza di queste

ultime (ovvero parte delle domande per la patente di categoria A1 confluirà su quella di categoria B1).

Le categorie C1 e D1 si pongono come affatto nuove, ma deve sottolinearsi che la prova teorica sostenuta per queste assorbe quella da sostenersi per le patenti di categoria C e D. Quindi, la plusvalenza di domanda, e la conseguente necessità di formare ulteriori esaminatori (nell'ipotesi in cui il contingente ordinario non possa stimarsi sufficiente) potrebbe esserci solo con riferimento alla patenti di categoria C1 o D1 per le quali il titolare intenda, successivamente, conseguire la patente C o D: e peraltro limitatamente alla prova pratica di guida.

L'esiguità del dato finale permette di sostenere che a ciò si provvederà nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già in dotazione all'amministrazione.

**Art. 15:** l'articolo 136 non innova affatto sotto il profilo delle procedure di competenza degli agenti di polizia stradale e del prefetto già vigenti.

Infatti, ai sensi dell'attuale articolo 219, comma 3, in materia di sospensione della patente di guida - in combinato disposto con l'articolo 218 in materia di ritiro della patente di guida - l'agente accertatore che accerti una violazione di conducente extracomunitario o comunitario dalla quale derivi una sospensione ovvero il ritiro della patente di guida, provvede al ritiro della patente ed all'inoltro alla prefettura.

La sola differenza è che mentre a diritto vigente il prefetto "sospende" la patente, nelle modifiche apportate dal provvedimento in commento, il prefetto - non avendo competenza alcuna sul titolo emesso da altro Stato - si limita, nel rispetto della normativa comunitaria ed internazionale a seconda dei casi - ad emettere un provvedimento di inibizione alla guida sul territorio nazionale.

La comunicazione all'autorità che ha emesso la patente è già nel citato articolo 219, comma 3, CDS.

**Art. 16:** l'inserimento della motivazione non comporta oneri aggiuntivi. Del resto la procedura di comunicazione è già prassi in ambito UE: è infatti necessaria per l'osservanza del principio comunitario che si può essere titolari di una sola patente (si rende necessario quindi avvisare lo Stato che ne ha emessa una, che essa è stata convertita in altro stato membro).

**Art. 17:** l'articolo 136 bis non innova in alcuna parte la disciplina già vigente e posta nell'attuale articolo 136 e nel decreto ministeriale 30 settembre 2003, n. 40T di recepimento della direttiva 91/439/CEE, che la direttiva 2006/126/CE abroga con un testo di rifusione.

Le procedure di riconoscimento e di conversione della patente di guida comunitarie sono in uso, peraltro per precisa osservanza di obblighi comunitari, da anni: patrimonio acquisito degli UMC, della banca dati del CED della Motorizzazione e degli utenti.

Altrettanto dicasi per le procedure di duplicato per smarrimento o sottrazione.

Un corpus insieme di disposizioni, contenute in decreti e circolari, norma fin nel dettaglio le procedure, finanche i diritti e le tariffe dovute.

**Art. 23:** si limita a prevedere che con decreto ministeriale siano definiti procedure e contenuti della formazione di cui all'articolo 9 appena commentato. Pertanto non necessità di relazione tecnica ulteriore, ma si fa rinvio a questo.

La verifica della presenza nell'elenco tenuto presso l'Ufficio di cui sopra, per gli effetti dell'art. 17 comma 3 della legge 30 dicembre 2003 n. 196, ha avuto esito

POSITIVO       NEGATIVO

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten initials]*

Il Dirigente Circolo di Stato

*Contino*

12.01.11  
16.01.11  
*[Handwritten signature]*

## ANALISI TECNICO-NORMATIVA (A.T.N.)

**Amministrazioni proponenti:** DIPARTIMENTO PER LE POTICHE COMUNITARIE E MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

**Titolo:** Schema di decreto legislativo recante “Attuazione della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida e della direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009 , recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida”

**Indicazione del referente di Amministrazione concertante:** Ministeri degli affari esteri, della giustizia, dell'interno, dell'economia e delle finanze;

### PARTE I. ASPETTI TECNICO-NORMATIVI DI DIRITTO INTERNO

#### 1) *Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di governo.*

Lo schema di decreto legislativo proposto ha come scopo di dare attuazione alle disposizioni della direttiva comunitaria 2006/126/CE che deve essere recepita nell'ordinamento normativo nazionale entro il 19 gennaio 2011, e della direttiva 2009/113/CE, che avrebbe dovuto essere recepita già a decorrere dal 26 agosto 2010, e per la quale la Commissione europea ha avviato una procedura d'infrazione per mancato recepimento ai sensi dell'articolo 258 TFUE.

La direttiva 2006/126/CE riordina, in un testo di rifusione, le disposizioni in materia già dettate con la direttiva 91/439/CEE e successive modificazioni, che integra e coordina con nuove previsioni: in particolare con riferimento alla validità della patente di guida, all'obbligatorietà delle sottocategorie, all'introduzione della patente di categoria AM per la guida dei ciclomotori, alla formazione iniziale e periodica degli esaminatori. Tanto al fine di ottenere un ulteriore sviluppo e miglioramento della sicurezza della circolazione stradale, nonché di agevolare la libera circolazione delle persone attraverso una maggiore armonizzazione delle norme relative alle patenti di guida.

#### 2) *Analisi del quadro normativo nazionale.*

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e della relativa normativa nazionale di recepimento ed attuazione relative alle patenti di guida.

Normativa Unione Europea	Legislazione Nazionale
	Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada), titolo IV, e successive modificazioni ed integrazioni.
	Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 492.
Direttiva 91/439/CEE del 29 luglio 1991 del Consiglio	Decreto ministeriale 8 agosto 1994 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 193 del 19 agosto 1994 e successive modificazioni ed integrazioni (abrogato dal presente provvedimento).
	Decreto ministeriale 28 giugno 1996,

	pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 164 del 15 luglio 1996 e successive modificazioni ed integrazioni (abrogato).
Direttiva 96/47/CE del 23 luglio 1996 del Consiglio.	Decreto ministeriale 16 luglio 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 181 del 5 agosto 1998 (abrogato).
Direttiva 97/26/CE del 2 giugno 1997 del Consiglio.	Decreto ministeriale 23 febbraio 1999, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 1999 (abrogato).
Direttiva 2000/56/CE del 14 settembre 2000 della Commissione.	Decreto ministeriale 30 settembre 2003 n. 40T, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 15 aprile 2004.
Direttiva 2008/65/CE del 27 giugno 2008 della Commissione recante modifica della direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida	Decreto Ministeriale 29 settembre 2008 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 253 del 28 ottobre 2008
Direttiva 2009/112/CE della Commissione del 25 agosto 2009 recante modifica della direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida	Decreto ministeriale 30 novembre 2010, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 301 del 27 dicembre 2010.
Direttiva 2009/113/CE della Commissione del 25 agosto 2009 recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida	

### ***3) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti.***

A seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo in esame (di recepimento della direttiva 2006/126/CE), il decreto ministeriale 30 settembre 2003 n. 40T, recante "Disposizioni comunitarie in materia di patenti di guida e recepimento della direttiva 2000/56/CE", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 15 aprile 2004, è abrogato. La disciplina in materia de qua viene infatti ad essere inserita nel suo contesto naturale, ovvero il titolo IV del Codice della strada. Sono altresì apportate ulteriori modifiche di integrazione e coordinamento ad altre disposizioni codicistiche, strettamente conseguenti a quelle in materia di conducenti e patenti.

### ***4) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.***

Lo schema normativo in esame rispetta i principi degli articoli 76 ed 87 della Costituzione in tema di esercizio della funzione legislativa.

### ***5) Analisi delle compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.***

L'intervento normativo in esame è compatibile con le competenze e funzioni degli enti territoriali e locali delle regioni ordinarie e a statuto speciale.

### ***6) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.***

Lo schema normativo in esame rispetta i principi sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

**7) *Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione normativa.***

L'indicazione, già in sede di predisposizione della legge comunitaria 2008, dello strumento del decreto legislativo trova la sua giustificazione nella necessità di intervenire nella materia afferente le patenti di guida, tra l'altro, introducendo nuove categorie di patenti. Alle relative disposizioni si rende necessario apprestare adeguato sistema sanzionatorio, nell'ipotesi di violazione.

L'occasione dello strumento di normazione primaria ha, inoltre, consentito di riordinare l'intera disciplina codicistica in materia de qua, sostanzialmente superata dalle disposizioni di natura regolamentare con le quali erano state recepite le precedenti direttive.

Infine è stato opportuno ridurre a coerenza anche alcune disposizioni del Codice della strada non più coincidenti con principi di carattere comunitario ed internazionale.

**8) *Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.***

Non risultano progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento.

**9) *Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza, ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo progetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi di costituzionalità pendenti sul medesimo o analogo progetto.

## **PARTE II. CONTESTO NORMATIVO COMUNITARIO E INTERNAZIONALE**

**10) *Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento comunitario.***

Dando attuazione **alle direttive comunitarie** citate, lo schema normativo in esame è pienamente compatibile con l'ordinamento dell'Unione Europea.

**11) *Verifica dell'esistenza di procedure d'infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.***

Non esistono procedure di infrazione da parte della Commissione Europea sul medesimo o analogo oggetto, in quanto la direttiva 2006/126/CE deve essere recepita entro il 19/01/2011.

Con riferimento alla direttiva 2009/113/CE della Commissione del 25 agosto 2009, recante modifica della direttiva 2006/126/CE predetta, **come sopra detto, la stessa avrebbe dovuto essere recepita già a decorrere dal 26 agosto 2010 e, pertanto, la Commissione europea ha avviato una procedura d'infrazione per mancato recepimento ai sensi dell'articolo 258 TFUE.**

Sul punto si osserva che la direttiva 2009/113/CE, recando modifiche all'allegato III della Direttiva 2006/126/CE, è stata recepita in seno al provvedimento di recepimento di quest'ultima. Del resto la disciplina sostanziale sotto il profilo dei requisiti fisici e psichici di idoneità alla guida di veicoli a motore era stata già assicurata dal DM 30 novembre 2010, (G.U. n. 301 del 27 dicembre 2010)

che recepisce la direttiva 2009/112/CE, di assoluto analogo tenore, ma recante modifiche alla direttiva 91/439/CE, attualmente in vigore.

***12) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.***

L'intervento regolatorio in questione è stato posto in essere proprio in adempimento di obblighi comunitari ed è compatibile con gli obblighi internazionali assunti anche dalla UE.

Inoltre, in seno al provvedimento in esame, si è provveduto ad allineare la disciplina del Codice della strada al disposto di cui all'art. 42 della Convenzione di Vienna dell'8 novembre 1968, in materia di circolazione e segnaletica stradale, ratificata con legge 5 luglio 1995, n. 308.

***13) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano orientamenti prevalenti della giurisprudenza ovvero giudizi pendenti innanzi alla Corte di Giustizia delle Comunità europee sul medesimo o analogo oggetto.

***14) Indicazioni delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte Europea dei Diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.***

Non risultano orientamenti della giurisprudenza e giudizi pendenti innanzi alla Corte Europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

***15) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte di altri Stati membri dell'Unione Europea.***

Non risultano esistenti linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto.

### **PARTE III. ELEMENTI DI QUALITÀ SISTEMATICA E REDAZIONALE DEL TESTO**

***1) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.***

Nell'ambito del provvedimento in esame è stata introdotta la definizione di residenza normale (cfr. art. 118-bis Codice della strada, come introdotto dall'articolo 6 del provvedimento in parola). Tale definizione si pone alla base dell'intera disciplina comunitaria in materia di patenti: in precedenza prevista dall'articolo 10 del più volte citato DM n. 40T/2003, è stata opportunamente introdotta nell'ambito della disciplina codicistica.

***2) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.***

La verifica è stata effettuata con esito positivo.

***3) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni ed integrazioni a disposizioni vigenti.***



E' stata utilizzata la tecnica della novella legislativa in quanto il provvedimento in esame apporta sostituzioni, modificazioni ed integrazioni di disposizioni vigenti e , più precisamente di articoli del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della Strada), e successive modificazioni.

**4) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.**

Non si rilevano effetti abrogativi impliciti dell'emanando provvedimento. L'art. 26 dello schema di decreto legislativo in oggetto dispone l'abrogazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40T a decorrere dal 19 gennaio 2013, data di entrata in vigore del decreto stesso.

**5) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetti retroattivi o di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.**

Non sono presenti disposizioni aventi effetti retroattivi o di reviviscenza o di interpretazione autentica o di deroga di norme vigenti.

**6) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.**

Non risultano deleghe aperte sul medesimo oggetto, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 1, comma 5, della legge comunitaria 2008.

**7) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruenza dei termini previsti per la loro adozione.**

L'articolo 9, comma 2 del decreto legislativo in esame prevede l'adozione, entro novanta giorni dalla sua entrata in vigore, di un decreto, di natura regolamentare, modificativo dell'art. 332 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 485 e la relativa tabella IV. I, al fine di individuare nuove figure professionali per l'espletamento degli esami per il conseguimento delle nuove categorie delle patenti di guida.

Sono inoltre previsti decreti ministeriali per dettare le disposizioni applicative in materia di:

- procedure e contenuti per la formazione iniziale, esame di qualificazione e formazione periodica, degli esaminatori adibiti all'espletamento delle prove pratiche di guida (cfr. art. 9, comma 1, lett. d);
- eventuali disposizioni ulteriori con riferimento al modello di patente (cfr. art. 22, comma 1);
- programma di formazione ed espletamento della prove pratica di guida per il conseguimento della patente di categoria AM (cfr. art. 23, comma 1);
- procedure e contenuti della prova pratica per la guida di combinazioni di veicoli di massa massima autorizzata superiore a 3500 kg, ma non superiore a 4250 kg, con patente di categoria B (cfr. art. 23, comma 2);
- procedure e contenuti della prova pratica di guida per l'accesso graduale alle patenti di categoria A2 e/o A (cfr. art. 23, comma 3).

**Titolo:** Schema di decreto legislativo recante “Attuazione della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida e della direttiva 2009/113/CE della Commissione, del 25 agosto 2009 , recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida”

**Referente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ufficio legislativo –

## ANALISI DI IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (A.I.R.)

### SEZIONE 1 - IL CONTESTO E GLI OBIETTIVI

#### A) Sintetica descrizione del quadro normativo vigente.

Si riporta di seguito il quadro delle principali norme comunitarie e relative norme nazionale di recepimento e di attuazione in materia di patente di guida.

Normativa Unione Europea	Legislazione Nazionale
	Decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada), titolo IV, e successive modificazioni ed integrazioni.
	Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada approvato con D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 492.
Direttiva 91/439/CEE del 29 luglio 1991 del Consiglio	Decreto ministeriale 8 agosto 1994 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 193 del 19 agosto 1994 e successive modificazioni ed integrazioni (abrogato dal presente provvedimento).
	Decreto ministeriale 28 giugno 1996, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 164 del 15 luglio 1996 e successive modificazioni ed integrazioni (abrogato).
Direttiva 96/47/CE del 23 luglio 1996 del Consiglio.	Decreto ministeriale 16 luglio 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 181 del 5 agosto 1998 (abrogato).
Direttiva 97/26/CE del 2 giugno 1997 del Consiglio.	Decreto ministeriale 23 febbraio 1999, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 65 del 19 marzo 1999 (abrogato).
Direttiva 2000/56/CE del 14 settembre 2000 della Commissione.	Decreto ministeriale 30 settembre 2003 n. 40T, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 88 del 15 aprile 2004.
Direttiva 2008/65/CE del 27 giugno 2008 della Commissione recante modifica della direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida	Decreto Ministeriale 29 settembre 2008 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 253 del 28 ottobre 2008
Direttiva 2009/112/CE della Commissione del 25 agosto 2009 recante modifica della direttiva	Decreto ministeriale 30 novembre 2010, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 301 del

91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida	27 dicembre 2010.
Direttiva 2009/113/CE della Commissione del 25 agosto 2009 recante modifica della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida	

**B) Illustrazione delle carenze e delle criticità constatate nella vigente situazione normativa.**

L'intervento regolatorio traspone nell'ordinamento nazionale le disposizioni della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 dicembre 2006 che modifica la direttiva 91/439/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991, e successive modificazioni. Le disposizioni di cui alla citata direttiva ed alle sue modifiche sono state nell'ordinamento introdotte con decreti ministeriali (ai sensi dell'art. 229 del codice della strada) Il recepimento della direttiva 2006/126/CE, anche per la necessità di intervenire in materia sanzionatoria, è disposto – nell'allegato B della legge comunitaria 2008 – a mezzo di decreto legislativo: conseguentemente, anche al fine di predisporre un testo coordinato ed organico, le relative disposizioni recano, in gran parte, modifiche al Codice della strada. Nel quadro normativo vigente viene dunque abrogato il decreto ministeriale 30 settembre 2003, n. 40T.

**C) Rappresentazione del problema da risolvere e delle esigenze sociali ed economiche considerate, anche con riferimento al contesto internazionale ed europeo.**

Come indicato dalla direttiva che con l'intervento regolatorio in argomento si intende recepire, le norme relative alle patenti di guida sono elementi indispensabili della politica comune dei trasporti, contribuiscono a migliorare la sicurezza della circolazione stradale nonché ad agevolare la libera circolazione delle persone che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Tenuto conto dell'importanza dei mezzi di trasporto individuali, il possesso di una patente di guida debitamente riconosciuta dallo Stato membro ospitante è in grado di favorire la libera circolazione e la libertà di stabilimento delle persone. E' necessario, pertanto, procedere ad una ulteriore armonizzazione delle norme relative alle patenti di guida al fine di contribuire alla realizzazione delle politiche comunitarie.

**D) Descrizione degli obiettivi (di breve, medio o lungo periodo) da realizzare mediante l'intervento normativo e gli indicatori che consentiranno successivamente di verificarne il grado di raggiungimento.**

L'intervento regolatorio attua le disposizioni della direttiva comunitaria 2006/126/CE. La Comunità europea, nella considerazione che l'esistenza contemporanea di norme differenti nei vari Stati membri e la circolazione di oltre 110 diversi modelli di patenti dà adito a problemi di controllo delle stesse da parte delle forze dell'ordine, con relative conseguenze in materia di ordine pubblico e sicurezza della circolazione stradale ha previsto l'istituzione di un modello unico di patente di guida europea.

La citata direttiva stabilisce che le patenti di guida rilasciate da Stati membri sono riconosciute reciprocamente e, nell'individuare le diverse categorie di patenti, fissa l'età minima, le condizioni per il rilascio, la validità ed il rinnovo di ciascuna di esse. Essa stabilisce, altresì, norme armonizzate che delineano requisiti culturali e professionali minimi per gli esaminatori di guida. Infine la recepita direttiva reca disposizioni in merito alla sostituzione, ritiro, cambio e riconoscimento della patente di guida e definisce il concetto di "residenza normale".

## **E) Indicazione delle categorie dei soggetti, pubblici e privati, destinatari dei principali effetti dell'intervento legislativo.**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (sia con riferimento al Dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, sia con riferimento agli uffici provinciali della motorizzazione); organi di polizia stradale di cui all'articolo 12 Codice della strada; Ministero dell'Interno – UGT; autoscuole e centri di istruzione automobilistica costituiti da consorzi di autoscuole (cfr. art. 123 Codice della strada); studi di consulenza automobilistica di cui alla legge 8 agosto 1991, n. 264 e successive modifiche; cittadini italiani, ovvero di altri Stati dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo, o infine di Stati extracomunitari, "*ratione materiae*"

## **SEZIONE 2 - PROCEDURE DI CONSULTAZIONE**

### **Procedure di consultazione effettuate – Modalità seguite e soggetti consultati.**

Con riferimento all'ambito comunitario, non sono necessarie procedure di consultazione, essendo tale attività già stata svolta durante la fase ascendente di stesura della direttiva da parte della Commissione Europea e di approvazione consultiva del Consiglio e del Parlamento Europeo. L'Italia, quale paese membro, ha l'obbligo di recepimento della direttiva in questione e non sono previsti, nel testo della direttiva in analisi, elementi facoltativi che possano essere discussi con procedure consultive con i soggetti interessati, essendo argomento direttamente afferente la sicurezza della circolazione stradale. Con riferimento all'opzione di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettere a) e b), della direttiva 2006/126/CE, l'intervento regolatorio prescrive l'obbligo della previa consultazione della Commissione, ai fini dell'autorizzazione, qualora lo Stato italiano intenda esercitare le suddette opzioni, in materia di graduazione ed equivalenze tra categorie. La menzione espressa di tale facoltà, sebbene per definizione eventuale, si è resa opportuna al fine di apprestare – fin da subito e con lo strumento normativo adeguato – la sanzione per ipotesi di violazione.

Con riferimento all'ambito nazionale, il provvedimento de quo è stato concertato, presso il tavolo tecnico istituito dalla Presidenza del Consiglio – Dipartimento Politiche Comunitarie - con tutte le Amministrazioni ed in specie quelle concertanti.

## **SEZIONE 3 - LA VALUTAZIONE DELL'OPZIONE DI NON INTERVENTO ("OPZIONE ZERO")**

### **La situazione attuale senza intervento**

Tale opzione non è possibile perché non sarebbero realizzati gli obiettivi di razionalizzazione del settore ed inoltre si incorrerebbe in una sanzione a livello europeo per mancata attuazione di una direttiva comunitaria.

## **SEZIONE 4 – LA VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE**

Non sono emerse nell'ambito della stessa amministrazione opzioni alternative, visti anche i limiti stringenti della delega che non consentivano alternative effettivamente praticabili.

## **SEZIONE 5 - GIUSTIFICAZIONE DELL'OPZIONE REGOLATORIA PROPOSTA**

L'indicazione, già in sede di predisposizione della legge comunitaria 2008, dello strumento del decreto legislativo trova la sua giustificazione nella necessità di intervenire nella materia afferente le patenti di guida, tra l'altro, introducendo nuove categorie di patenti. Alle relative disposizioni si rende necessario apprestare adeguato sistema sanzionatorio, nell'ipotesi di violazione.

L'occasione dello strumento di normazione primaria ha, inoltre, consentito di riordinare l'intera disciplina codicistica in materia de qua, sostanzialmente superata dalle disposizioni di natura regolamentare con le quali erano state recepite le precedenti direttive. Infine è stato opportuno ridurre a coerenza anche alcune disposizioni del Codice della strada non più coincidenti con principi di carattere comunitario ed internazionale.

#### **A) Metodo di analisi applicato per la misurazione degli effetti.**

Non è stata effettuata l'analisi per la misurazione degli effetti in quanto è stata effettuata nella fase ascendente della direttiva.

#### **B) Svantaggi e vantaggi dell'opzione prescelta.**

L'amministrazione ha valutato che l'introduzione dell'intervento in parola non arreca svantaggi, anzi viene garantita maggiore garanzia in termini di armonizzazione della disciplina del codice della strada con quella comunitaria e formazione dei conducenti, con indubbi positivi risvolti anche sulla sicurezza della circolazione stradale.

#### **C) Indicazione degli obblighi informativi a carico dei destinatari diretti ed indiretti.**

Gravano obblighi informativi a carico:

- dell' autorità sanitaria locale, nei riguardi del competente ufficio della Direzione generale per la motorizzazione, relativamente agli accertamenti circa la validità della patente;
- dell'organo accertatore, nei riguardi del Prefetto, qualora sia commessa violazione dalla quale derivi la sanzione amministrativa accessoria della sospensione o della revoca della patente di guida;
- dei medici di cui all'articolo 119 del Codice della Strada, nei confronti degli Uffici provinciali del dipartimento per i trasporti, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici, qualora accertino la sussistenza, in soggetti già titolari di patente, di patologie incompatibili con l'idoneità alla guida ai sensi della normativa vigente.

#### **D) Eventuale comparazione con altre opzioni esaminate.**

Non si è proceduto ad alcuna comparazione in quanto non sono state esaminate opzioni alternative di intervento e, l'opzione prescelta è conforme ai principi e ai criteri della direttiva e della gerarchia delle fonti nell'ordinamento intento.

#### **E) Condizioni e fattori incidenti sui prevedibili effetti dell'intervento regolatorio.**

L'amministrazione ha accertato che l'introduzione delle nuove norme è attuabile in quanto le strutture sono in grado di operare con le risorse umane, strumentali e professionali attualmente esistenti senza ulteriori oneri a carico della finanza pubblica.

### **SEZIONE 6- INCIDENZA SUL CORRETTO FUNZIONAMENTO CONCORRENZIALE DEL MERCATO E SULLA COMPETITIVITA' DEL PAESE**

L'intervento regolatorio non incide sul corretto funzionamento concorrenziale del mercato, ma va a garantire la sicurezza stradale e la libera circolazione dei cittadini dell'Unione europea e ciò a beneficio della competitività del paese.

### **SEZIONE 7 - MODALITA' ATTUATIVE DELL'INTERVENTO REGOLATORIO**

**A) Soggetti responsabili dell'attuazione dell'intervento regolatorio proposto.**

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero dell'Interno, Prefetto, ASL.

**B) Eventuali azioni per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento.**

Non è prevista alcuna azione per la pubblicità e per l'informazione dell'intervento oltre alle forme di pubblicità previste per legge.

**C) Strumenti per il controllo ed il monitoraggio dell'intervento regolatorio.**

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti curerà il monitoraggio e il controllo dell'attuazione regolare dell'intervento con le strutture e modalità già esistenti e idonee a tale scopo.

**D) Eventuali meccanismi per la revisione e l'adeguamento periodico della prevista regolamentazione e gli aspetti prioritari da sottoporre eventualmente a V.I.R..**

L'intervento regolatorio in attuazione di una direttiva europea potrà essere revisionato a seguito di una variazione della direttiva stessa.

L' intervento regolatorio prevede che, salvo che non sia diversamente disposto da leggi comunitarie, le direttive che modificano gli allegati, necessarie per adeguare il contenuto degli stessi al progresso scientifico e tecnico, siano recepite con decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti i Ministri eventualmente interessati.

A cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti verrà predisposta la prescritta V.I.R a cadenza biennale nella quale saranno presi in esame prioritariamente i seguenti aspetti:

- la sicurezza;
- la valutazione costi - benefici dell' intervento regolatorio.

