

Bruxelles, 22 settembre 2025
(OR. en)

Fascicolo interistituzionale:
2023/0053 (COD)

12678/25
ADD 1

CODEC 1237
TRANS 372

NOTA PUNTO "I/A"

Origine: Segretariato generale del Consiglio
Destinatario: Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio

Oggetto: Progetto di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (**prima lettura**)
- Adozione della posizione del Consiglio in prima lettura e della motivazione del Consiglio
= Dichiarazioni

Dichiarazione della Croazia

La Repubblica di Croazia ribadisce l'importanza di tre elementi principali che la direttiva intende prendere in considerazione: miglioramento della sicurezza stradale, semplicità di applicazione e quadro generale.

Allo stesso tempo, sarebbe opportuno tenere conto delle circostanze nazionali e preservare le buone pratiche attuali a livello nazionale, garantendo nel contempo un elevato livello di sicurezza stradale.

La Repubblica di Croazia non è stata in grado di sostenere gli elementi del testo proposto elencati di seguito.

1. L'articolo 17, che introduce l'obbligo per gli Stati membri di rilasciare le patenti di guida per le categorie B e C a candidati che abbiano compiuto 17 anni (con codice UE 98.02) nell'ambito di un sistema di guida accompagnata.

La guida all'età di 17 anni, anche sotto supervisione, abbassa la soglia dell'età minima attualmente in vigore in Croazia e crea sfide significative in termini di attività di contrasto, controllo e sicurezza stradale. L'introduzione di tale sistema dovrebbe pertanto rimanere facoltativa, in quanto è strettamente legata alle condizioni di traffico nazionali nonché alle attuali politiche in materia di sicurezza e alle capacità di contrasto esistenti.

Oltre alle preoccupazioni relative alla sicurezza, l'attuazione di tale sistema imporrebbe notevoli oneri amministrativi e finanziari alle autorità competenti. Il monitoraggio del rispetto delle condizioni per la guida accompagnata (idoneità degli accompagnatori, limitazioni relative alla guida, procedure di identificazione) sarebbe complesso, dispendioso in termini di risorse e difficile da applicare in maniera efficace nella pratica.

Temiamo pertanto che l'attuazione obbligatoria del sistema di guida accompagnata possa incidere negativamente sulla sicurezza stradale, creare costi amministrativi sproporzionati e comportare conseguenze imprevedibili.

2. La disposizione che introduce un termine obbligatorio di tre settimane per il rilascio della patente di guida fisica (considerando 11).

Ai sensi della legislazione nazionale vigente, la procedura ordinaria di rilascio della patente di guida in Croazia prevede un termine di 30 giorni. Termini più brevi sono previsti soltanto in caso di procedure accelerate e urgenti, che sono più costose e pertanto vengono utilizzate raramente.

L'introduzione di un termine obbligatorio di tre settimane a livello dell'UE accorcerebbe l'attuale procedura ordinaria in Croazia e richiederebbe un adeguamento sistemico degli iter amministrativi. Ciò comporterebbe ulteriori oneri organizzativi e finanziari per le autorità competenti, aumenterebbe i costi complessivi della procedura e, in ultima analisi, ricadrebbe sui cittadini.

Per i motivi esposti, la Croazia ritiene che il termine per il rilascio delle patenti di guida fisiche dovrebbe rimanere di competenza degli Stati membri, ammettendo una certa flessibilità per adattarsi alle capacità amministrative nazionali e alle strutture dei costi.

Poiché il testo finale non affronta in maniera adeguata le preoccupazioni di cui sopra, la Repubblica di Croazia non può sostenerlo.

La Repubblica di Croazia mantiene il suo impegno ad attuare il quadro legislativo armonizzato a livello dell'UE che garantirà l'applicazione dei più elevati standard di sicurezza stradale.

Dichiarazione di Malta

Malta ha accolto con favore le proposte della Commissione nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza stradale e ne riconosce l'importanza per promuovere la sicurezza stradale in tutta l'UE e favorire sistemi di trasporto più sicuri e intelligenti. Gli obiettivi stabiliti in tale pacchetto sono ben allineati alla visione e agli impegni di Malta a livello nazionale.

Malta riconosce che il compromesso finale raggiunto con il Parlamento europeo contiene una serie di modifiche costruttive che intendono migliorare e rafforzare in modo sostanziale il testo, in particolare dal punto di vista della sicurezza stradale.

Accoglie con favore la flessibilità accordata agli Stati membri che consente di continuare a imporre valutazioni mediche per i candidati che presentano la domanda della patente di guida per la prima volta e per i conducenti anziani che rinnovano la patente. Malta sostiene inoltre il mantenimento dell'età minima a 18 anni di età per i pieni diritti di guida dei titolari di una patente di categoria B, a norma dell'articolo 7. Malta non è tuttavia in grado di esprimere un sostegno analogo al sistema di guida accompagnata. Sebbene Malta accolga con favore la natura volontaria di tale sistema per le patenti di categoria C, manteniamo serie riserve in merito alla sua applicazione obbligatoria alle patenti di categoria B, soprattutto perché ciò non è in linea con le realtà e le sfide specifiche dell'infrastruttura stradale maltese. In considerazione della nostra rete stradale limitata e altamente urbanizzata, il rilascio di una patente di categoria B alla fascia demografica interessata dal sistema di guida accompagnata non è in linea con il nostro obiettivo di migliorare la sicurezza stradale. Tale sistema eserciterebbe ulteriori pressioni sulle reti stradali maltesi, ostacolando peraltro gli sforzi del governo volti a incoraggiare un cambio modale proprio in questa stessa fascia demografica.

A tal fine, sebbene Malta confermi il suo pieno impegno a migliorare la sicurezza stradale e a conseguire i nostri obiettivi nell'ambito dell'approccio "zero vittime", non siamo in grado di sostenere l'accordo provvisorio raggiunto tra il Consiglio e il Parlamento il 24 marzo 2025.
