

Bruxelles, 1° marzo 2023
(OR. en)

6795/23

**Fascicolo interistituzionale:
2023/0053(COD)**

**TRANS 74
IA 29
CODEC 253**

PROPOSTA

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	1° marzo 2023
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2023) 127 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 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

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 127 final.

All.: COM(2023) 127 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda una revisione di ampia portata delle norme dell'Unione in materia di patenti di guida. Costituisce la terza revisione di tali norme, introdotte per la prima volta nel 1980 dalla direttiva 80/1263/CEE¹, seguita dalla direttiva 91/439/CEE² (seconda direttiva concernente la patente di guida) e dalla direttiva 2006/126/CE^{3,4} (terza direttiva concernente la patente di guida).

• **Motivi e obiettivi della proposta**

La sicurezza stradale nell'UE è migliorata in misura alquanto significativa negli ultimi 20 anni. Il numero di vittime della strada è diminuito del 61,5 %, passando da circa 51 400 nel 2001 a circa 19 800 nel 2021. Il miglioramento della sicurezza stradale tuttavia è stato meno deciso di quanto fosse necessario. Il rallentamento della riduzione del numero di vittime della strada, iniziato nel 2014, ha indotto i ministri dei Trasporti dell'UE a rilasciare una dichiarazione ministeriale sulla sicurezza stradale in occasione della riunione informale del Consiglio "Trasporti" tenutasi a La Valletta nel marzo 2017⁵, in cui gli Stati membri hanno invitato la Commissione a esaminare la possibilità di rafforzare il quadro giuridico dell'UE in materia di sicurezza stradale per far sì che un minor numero di persone perda la vita in incidenti stradali.

Nell'ambito del suo terzo pacchetto sulla mobilità del maggio 2018, la Commissione ha pubblicato un "Piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale"⁶, in cui ha chiesto un nuovo approccio per contrastare la tendenza alla stagnazione dei dati sulla sicurezza stradale nell'UE e avvicinarsi all'obiettivo a lungo termine di "zero vittime" nell'UE entro il 2050 ("Vision Zero"). 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"⁷. In tale contesto la Commissione ha proposto nuovi obiettivi intermedi relativi alla riduzione del 50 % del numero di vittime sulle strade tra il 2020 e il 2030 e alla riduzione del 50 % del numero di feriti gravi nello stesso periodo, come raccomandato dalla dichiarazione di La Valletta.

¹ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1 [EUR-Lex - 31980L1263 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

² GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1 [EUR-Lex - 31991L0439 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³ GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18 [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴ La prima direttiva concernente la patente di guida (direttiva 80/1263/CEE) ha introdotto la prima serie di norme dell'UE per quanto riguarda l'armonizzazione dei sistemi nazionali di patente di guida, in particolare attraverso l'introduzione di un modello comunitario di patente di guida, la definizione preliminare delle categorie di veicoli e la fissazione delle condizioni alle quali le patenti di guida possono essere rilasciate o convertite in tutta l'UE. Tali norme sono state ulteriormente perfezionate ed estese nella seconda direttiva concernente la patente di guida (direttiva 91/439/CEE). Cosa ancora più importante, è stato istituito il riconoscimento reciproco delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri e sono state introdotte condizioni in materia di età minima per ottenere la patente di guida. La terza direttiva concernente la patente di guida (direttiva 2006/126/CE) è stata approvata nel dicembre 2006 ed è stata modificata undici volte tra il 2009 e il 2020, principalmente per migliorare l'armonizzazione delle norme e dei requisiti comuni e per adeguarsi agli sviluppi tecnologici.

⁵ Cfr.:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf;

nel giugno 2017 il Consiglio ha adottato le conclusioni sulla sicurezza stradale con cui si approva la dichiarazione di La Valletta (cfr. documento 9994/17).

⁶ Allegato 1 della comunicazione COM(2018) 293 final (L'Europa in movimento. Una mobilità sostenibile per l'Europa: sicura, interconnessa e pulita) [EUR-Lex - 52018DC0293 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

Nella sua strategia per una mobilità sostenibile e intelligente⁸ del 2020, la Commissione ha ribadito l'obiettivo di azzerare il numero di vittime in tutti i modi di trasporto entro il 2050 e ha annunciato la revisione della direttiva concernente la patente di guida, tra l'altro per tenere conto dell'innovazione tecnologica, comprese le patenti di guida mobili, nell'ambito dell'iniziativa faro 10 "Rafforzare la sicurezza dei trasporti". Nell'ottobre 2021 il Parlamento europeo ha adottato una risoluzione sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030⁹, invitando la Commissione a promuovere ulteriormente la sicurezza stradale, in particolare attraverso standard più elevati in termini di formazione dei conducenti.

La presente proposta è stata annunciata nell'allegato II (iniziative REFIT) del programma di lavoro della Commissione per il 2022, sotto il titolo "Un nuovo slancio per la democrazia europea"¹⁰, e tiene fede al programma "Legiferare meglio"¹¹ garantendo che la legislazione in vigore sia più semplice e chiara, non crei oneri superflui e tenga il passo con gli sviluppi politici, sociali e tecnologici.

Nell'UE e negli altri Stati membri del SEE è in vigore ed è applicato uno dei quadri più avanzati al mondo in materia di patenti di guida, che nel complesso interessa più di 250 milioni di conducenti. Elemento fondamentale di tale quadro è la direttiva concernente la patente di guida, che stabilisce misure giuridiche comuni per il riconoscimento e il rilascio delle patenti di guida nell'Unione europea. I suoi obiettivi sono il miglioramento della sicurezza stradale e l'agevolazione della libera circolazione dei cittadini all'interno dell'UE. Con la libera circolazione istituita dal mercato unico europeo, le norme dell'UE sulle patenti di guida hanno contribuito a facilitare i viaggi transfrontalieri e ad agevolare il cambio di residenza per i cittadini che si stabiliscono in un altro Stato membro. Ciononostante i cittadini devono ancora far fronte a incoerenze tra gli approcci nazionali, che a loro volta incidono sui loro diritti di guida. Si trovano inoltre ad affrontare carenze e difficoltà nell'attuazione della direttiva.

La presente iniziativa si basa sulla direttiva 2006/126/CE, che mirava a migliorare la sicurezza stradale e ad agevolare la libera circolazione attraverso:

- l'introduzione di un modello unico di patente di guida dell'Unione europea 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;

⁸ COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁹ P9_TA(2021)0407 https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_IT.pdf.

¹⁰ COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹¹ SWD(2021) 305 final ["Legiferare meglio" \(europa.eu\)](#).

- la creazione di una rete per lo scambio di informazioni sulle patenti di guida tra le autorità nazionali (RESPER).

La relazione sulla valutazione d'impatto¹² ha confermato la necessità di un aggiornamento delle norme dell'UE che disciplinano le patenti di guida per sostenere gli sforzi volti a ridurre il numero di vittime e feriti gravi sulle strade e a ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi e gli ostacoli alla libera circolazione dei cittadini nell'UE. In molti incidenti gravi che causano decessi, gravi danni alla salute e lesioni non mortali, le capacità, le conoscenze, il comportamento e l'idoneità medica del conducente svolgono un ruolo importante e sulle strade dell'UE circolano ancora troppi titolari di patenti di guida che rappresentano un rischio a causa della loro mancanza di idoneità alla guida. Dalla valutazione ex post¹³ è emerso che l'attuale screening basato sull'età non è più percepito come il più pertinente. Sebbene vi siano prove di un potenziale deterioramento fisico dovuto all'età, alcuni studi hanno concluso che condizioni mediche specifiche, quali l'abuso di sostanze, le malattie mentali, l'epilessia e il diabete, le patologie cardiache e l'apnea notturna, sono fattori non necessariamente collegati all'età, che rivestono però maggiore importanza per l'idoneità medica alla guida.

Le capacità, le conoscenze, la consapevolezza dei rischi e l'esperienza dei conducenti rimangono limitate, in particolare per i conducenti inesperti. Il tasso più elevato di incidenti e 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. Pur avendo il potenziale per migliorare la sicurezza stradale e contribuire a una mobilità più inclusiva, tali tecnologie comportano anche nuove sfide per i conducenti in termini di capacità e conoscenza delle nuove funzionalità, che non sono contemplate dall'attuale direttiva.

Per quanto riguarda gli ostacoli alla libera circolazione delle persone, restano in vigore procedure inutili o ingiustificate per ottenere la patente o 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. Ciò ostacola in ultima analisi la loro circolazione all'interno dell'UE. Secondo la valutazione, alcune misure della direttiva (come il concetto di residenza normale) sono state di difficile applicazione e possono aver comportato un elevato onere amministrativo o ostacoli alla libera circolazione. In pratica i cittadini con diritti di guida ben documentati che si trovano ad affrontare tali ostacoli possono rimanere senza patente di guida anche per sei mesi o più a lungo. Inoltre, in alcuni casi, l'attuale direttiva può 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. Oltre a ciò, non esistono 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 diversi Stati membri¹⁴ hanno introdotto, o prevedono di introdurre, patenti di guida mobili (digitali) nazionali non accompagnate dal rilascio di un documento fisico (tessera). Poiché l'attuale direttiva stabilisce il principio del riconoscimento reciproco solo per le patenti

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final [EUR-Lex - 52022SC0017 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁴ Già disponibili (Spagna, Danimarca, Grecia, Polonia, Portogallo) e al vaglio (Austria, Belgio, Cipro, Estonia, Finlandia, Germania, Irlanda, Italia, Lituania, Lussemburgo, Paesi Bassi, Svezia) secondo il documento informale 10 dell'UNECE del 13 settembre 2022 e le attività di consultazione.

fisiche, le patenti di guida mobili rimarranno valide soltanto nel territorio dello Stato di rilascio. Di conseguenza il quadro attuale impedisce di cogliere i vantaggi della trasformazione digitale dei trasporti su strada a livello europeo e ostacola la libera circolazione in tutta l'UE.

La nuova proposta di direttiva concernente la patente di guida si basa sugli obiettivi della direttiva precedente, vale a dire migliorare la sicurezza stradale e agevolare la libera circolazione, ma risponde anche alla necessità di una maggiore sostenibilità e trasformazione digitale dei trasporti su strada. La proposta è anche fondamentale per conseguire gli obiettivi di sviluppo sostenibile¹⁵, in particolare contribuisce a rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili entro il 2030 e a garantire a tutti l'accesso a un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile. Presta inoltre particolare attenzione alle esigenze di sicurezza stradale di tutti i gruppi della società, in particolare 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 ridotte¹⁶. Includendo nuove norme sul cambio automatico e aumentando la massa massima della maggior parte dei veicoli a emissioni zero della categoria B, la proposta faciliterà la diffusione di tali veicoli, contribuendo in tal modo agli obiettivi della normativa europea sul clima¹⁷ e all'obiettivo "inquinamento zero" del Green Deal europeo che mira ad avere un ambiente privo di inquinamento nocivo entro il 2050¹⁸.

La nuova proposta di direttiva concernente la patente di guida è coerente con il regolamento sullo sportello digitale unico¹⁹, che fornisce accesso in linea a informazioni, servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e procedure di governo elettronico attraverso il portale "Your Europe". Le informazioni disciplinate dalla proposta sono già incluse nell'allegato I del regolamento sullo sportello digitale unico. Per ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi, l'allegato II della direttiva concernente la patente di guida sarà modificato al fine di garantire che la procedura amministrativa offerta ai cittadini e ai residenti sia interamente online.

L'obiettivo dell'iniziativa è pertanto migliorare la sicurezza stradale e agevolare la libera circolazione delle persone nell'Unione europea, contribuendo nel contempo a trasporti su strada sostenibili e alla loro trasformazione digitale attraverso:

- *il miglioramento delle capacità, delle conoscenze e dell'esperienza di guida e la riduzione e punizione dei comportamenti pericolosi.* Le norme relative alla formazione, agli esami e ai periodi di prova dei conducenti garantiranno che soprattutto i conducenti giovani e inesperti acquisiscano le capacità, le conoscenze, l'esperienza e la consapevolezza dei rischi necessarie per guidare in sicurezza. Inoltre tutti i conducenti dovrebbero beneficiare di migliori capacità e conoscenze sulle tecnologie avanzate, così da sfruttare appieno il potenziale di sicurezza e ambientale dell'innovazione, nonché sulla garanzia di

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section.

¹⁶ Obiettivo #11 e traguardo 11.2 dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 ("Normativa europea sul clima") (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁹ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

una coesistenza sicura del traffico motorizzato e dei modi di trasporto attivi. I conducenti dovrebbero essere chiamati a rispondere del loro comportamento pericoloso alla guida in tutti gli Stati membri, al fine di creare un ambiente favorevole al miglioramento della sicurezza stradale;

- *la garanzia di un'adeguata idoneità fisica e mentale dei conducenti in tutta l'UE.* Le norme relative all'idoneità fisica e mentale alla guida dei conducenti non professionisti saranno migliorate e aggiornate in funzione dei più recenti sviluppi tecnologici e in linea con il modello di disabilità basato sui diritti umani²⁰. Inoltre il processo di screening medico in tutta l'UE sarà potenziato per contribuire meglio al conseguimento degli obiettivi in materia di sicurezza stradale;
- *l'eliminazione degli ostacoli inopportuni o inutili che hanno ripercussioni sui richiedenti e sui titolari di patenti di guida.* Permangono diversi ostacoli all'accesso dei conducenti alle patenti e al riconoscimento dei loro diritti di guida, che a loro volta ostacolano la libera circolazione nell'UE: difficoltà legate agli esami di guida derivanti dalla mancanza di conoscenze linguistiche, norme diverse per determinare la residenza normale dei residenti nell'UE o l'assenza di continuità di alcuni diritti di guida quando si viaggia e quando si cambia residenza nell'UE. Si prevede inoltre che l'eliminazione di tali ostacoli contribuirà ad affrontare l'attuale carenza di conducenti, in particolare dei conducenti di autocarri, senza compromettere la sicurezza stradale. È altresì opportuno perseguire un'ulteriore armonizzazione per quanto riguarda la validità delle patenti di guida e delle patenti mobili.

Informazioni più dettagliate sulle modalità con cui l'iniziativa affronta gli obiettivi sopra indicati e i problemi ad essi correlati sono presentate nel capitolo 3 della presente relazione.

Per garantire un approccio coerente in materia di sicurezza stradale per quanto riguarda l'applicazione transfrontaliera della normativa stradale, è stato realizzato un pacchetto negoziale che comprende tre iniziative: oltre alla presente proposta, contiene anche una proposta di direttiva che modifica la direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale ("direttiva CBE")^{21,22} e una proposta di direttiva sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida²³.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente proposta è coerente con altre normative dell'UE in materia di sicurezza stradale: la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri^{24,25}, la direttiva (UE) 2015/413²⁶ e il cosiddetto

²⁰ Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, del 13 dicembre 2006, di cui l'UE è parte dal 21 gennaio 2011.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁵ Che stabilisce norme specifiche per la qualificazione e la formazione dei conducenti professionisti di tali veicoli.

"regolamento sulla sicurezza generale"^{27,28} È inoltre coerente con il Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"²⁹.

L'iniziativa è inoltre allineata con la direttiva CBE. Nel contesto dell'assistenza reciproca (articolo 15), la direttiva concernente la patente di guida prevede anche una rete per lo scambio di informazioni relative alle patenti di guida (RESPER) che può essere utilizzata per attuare la direttiva stessa, la direttiva sulla qualificazione e formazione dei conducenti professionisti e la direttiva CBE, e per controllarne il rispetto. Attualmente vi è incertezza giuridica sulla possibilità di utilizzare RESPER ai fini della direttiva CBE (che si basa su Eucaris) a causa della formulazione dell'articolo 15 della direttiva concernente la patente di guida e del fatto che l'articolo 4, paragrafo 4, della direttiva CBE impone agli Stati membri di assicurare che lo scambio di informazioni a norma della direttiva CBE sia effettuato *"senza scambio di dati provenienti da altre banche dati non utilizzati ai fini della presente direttiva"*. Di conseguenza la stragrande maggioranza delle autorità incaricate dell'applicazione delle norme non utilizza RESPER a fini di controllo.

La direttiva CBE è in corso di revisione parallelamente alla revisione della direttiva concernente la patente di guida, sia per motivi giuridici che per motivi di coerenza. In tale contesto si sta valutando l'eliminazione delle restrizioni all'uso di altre banche dati. L'accesso a RESPER ai fini dell'applicazione delle norme sarà possibile alle condizioni specificate dalla direttiva concernente la patente di guida e di conseguenza si prevede un aumento del numero di infrazioni oggetto di indagini con esito positivo. Inoltre la revisione della direttiva concernente la patente di guida fornirà chiarimenti su tutti i casi d'uso che richiedono l'accesso a RESPER nel contesto delle attività di applicazione delle norme, al fine di eliminare completamente le incertezze giuridiche.

Si propone che le disposizioni relative all'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida siano oggetto di un atto separato. Quest'ultimo riguarderà l'applicazione transfrontaliera di tali decisioni, mentre le conseguenze sul rilascio continueranno a essere trattate nella presente iniziativa.

La proposta fa anche parte dell'Anno europeo delle competenze, che mira a promuovere l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita, rafforzare la competitività delle imprese dell'UE e sostenere la transizione verde e digitale in modo socialmente equo.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La direttiva concernente la patente di guida disciplina i diritti di guida in funzione delle categorie di veicoli. Talune categorie sono definite in riferimento alle norme dell'UE:

- la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico

²⁶ Che agevola lo scambio di informazioni tra Stati membri quando le infrazioni in materia di sicurezza stradale sono commesse con un veicolo immatricolato in un altro Stato membro.

²⁷ Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada (GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1) [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

²⁸ Che prevede l'installazione obbligatoria di dispositivi di sicurezza avanzati nei veicoli nuovi.

²⁹ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>.

internazionale³⁰, che consente di identificare i tipi di veicoli alimentati con combustibili alternativi;

- il regolamento (UE) n. 168/2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli³¹, che consente di identificare i tipi di ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli.

La direttiva stabilisce l'età minima per l'ottenimento della patente di guida da parte dei futuri conducenti professionisti, soggetti alla direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri³².

Inoltre anche allo scambio di informazioni relative alle patenti di guida si applicano le norme sulla protezione dei dati personali, in particolare il regolamento (UE) 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati (regolamento generale sulla protezione dei dati)³³.

Il 3 giugno 2021 la Commissione ha adottato una proposta³⁴ di revisione del regolamento (UE) n. 910/2014³⁵ per quanto riguarda l'istituzione di un quadro per un'identità digitale europea. Questo nuovo quadro fornisce elementi costitutivi pertinenti per le patenti di guida mobili. In particolare l'identità elettronica e, potenzialmente, le funzioni del portafoglio elettronico possono essere utilizzate per mettere a punto una soluzione interoperabile per le patenti di guida mobili dell'UE.

La presente proposta è coerente con l'obiettivo della neutralità climatica dell'UE entro il 2050 di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il quadro dell'UE per il conseguimento della neutralità climatica, e contribuisce al conseguimento di tale obiettivo.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)³⁶. L'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE stabilisce che l'Unione europea ha competenza nel settore dei trasporti per stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

L'Unione ha già competenza in materia di patenti di guida in virtù della direttiva 2006/126/CE. Le questioni relative alle patenti di guida comprendono aspetti transnazionali che non possono essere trattati dai singoli Stati membri da soli. La direttiva concernente la patente di guida, che rappresenta un passo importante nel processo di armonizzazione delle norme relative alle patenti di guida e contribuisce all'attuazione delle politiche dell'UE, è stata

³⁰ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59 [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³¹ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³² GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³³ GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁴ COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁵ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73) [EUR-Lex - 32014R0910 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

³⁶ GU C 115 del 9.5.2008, pag. 85 [EUR-Lex - 12008E091 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

finora modificata undici volte per armonizzare le norme e i requisiti comuni e per adeguare le norme ai progressi scientifici e tecnici compiuti dal 2006. Le nuove norme che la presente proposta intende introdurre rimangono nell'ambito delle competenze conferite all'Unione in applicazione dell'articolo 91, paragrafo 1, TFUE e, dato il loro collegamento con il quadro già esistente in materia di patenti di guida, possono essere realizzate in modo adeguato solo a livello di Unione.

Alla luce degli obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale e dei progressi insufficienti previsti nella riduzione del numero di vittime e feriti gravi sulle strade, è necessaria un'ulteriore azione da parte dell'UE per conseguire gli obiettivi fissati. Ad esempio la lotta contro i comportamenti pericolosi sulle strade può essere pienamente efficace solo se gli autori di infrazioni stradali non residenti subiscono conseguenze per il loro comportamento, alle stesse condizioni dei residenti. Questi obiettivi non possono essere conseguiti in misura sufficiente dai soli Stati membri, data la dimensione transfrontaliera di tali questioni.

È inoltre necessaria un'ulteriore azione a livello di UE per eliminare gli ostacoli inutili e ingiustificati alla libera circolazione delle persone dovuti a procedure non ottimali per il rilascio e il rinnovo delle patenti di guida. Questi problemi devono essere affrontati a livello di UE perché hanno anche una dimensione transfrontaliera. Per quanto riguarda il caso specifico delle patenti di guida mobili, esse possono essere riconosciute reciprocamente in tutta l'UE solo se le soluzioni utilizzate dagli Stati membri sono armonizzate e interoperabili.

Senza l'intervento dell'UE, la cooperazione tra gli Stati membri in materia di patenti di guida sarebbe proseguita mediante accordi bilaterali o multilaterali che, a loro volta, avrebbero comportato una maggiore complessità del sistema di rilascio delle patenti e maggiori oneri amministrativi per i titolari delle stesse e per le amministrazioni. I conducenti potrebbero anche incontrare problemi di natura amministrativa quando si recano in Stati membri³⁷ che non sono parti contraenti della convenzione di Vienna³⁸, ad esempio l'obbligo di essere in possesso di un permesso di guida internazionale. Infine, quando cambiano residenza nell'UE, i titolari di patenti di guida dell'UE dovrebbero ottenere una nuova patente di guida rilasciata dal nuovo paese di residenza, mediante conversione amministrativa o superando l'esame di guida come qualsiasi altro richiedente. In assenza di un intervento dell'UE, l'integrazione dei conducenti professionisti stranieri nel settore dei trasporti su strada dell'UE resterà limitata a causa delle difficoltà amministrative incontrate dai conducenti stranieri nel mantenere i loro diritti di guida. L'eliminazione di questo ostacolo, insieme ad altre azioni aggiuntive alla presente misura 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.

- **Proporzionalità**

La proposta è necessaria e proporzionata all'obiettivo di agevolare la libera circolazione attraverso ulteriori norme armonizzate sulle patenti di guida, in quanto gli Stati membri da soli non possono garantire il riconoscimento senza soluzione di continuità del diritto di guidare conferito da una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

La proposta 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, le norme

³⁷ Spagna, Malta, Cipro e Irlanda.

³⁸ Convenzione sulla circolazione stradale conclusa a Vienna l'8 novembre 1968.

sui periodi di prova consentono agli Stati membri di applicare ai conducenti inesperti condizioni o limitazioni nazionali aggiuntive e le norme sulla conversione delle patenti di guida rilasciate da paesi terzi sono definite in modo limitato.

È pertanto necessario un approccio trasparente, efficiente e coordinato che garantisca la parità di trattamento degli utenti della strada nell'UE, soprattutto in quanto condizione abilitante del principio del riconoscimento reciproco delle patenti di guida, e la proposta prevista rispetta il principio di proporzionalità.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Al fine di assicurare una redazione giuridica chiara e coerente, la soluzione giuridica più adeguata è una revisione completa della direttiva.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Nel 2022 la Commissione europea ha pubblicato una valutazione ex post³⁹ della direttiva 2006/126/CE, sulla base dei principi per legiferare meglio. La valutazione ha dimostrato che l'azione combinata della direttiva 2006/126/CE e dei due atti precedenti ha portato a un livello più elevato di sicurezza per gli utenti della strada all'interno dell'Unione e ha facilitato la libera circolazione. La valutazione ha inoltre rilevato un effetto positivo della direttiva concernente la patente di guida sulla riduzione delle frodi e del turismo delle patenti di guida. Ciò ha comportato una riduzione degli oneri amministrativi, in particolare per i titolari di patenti di guida. È emerso inoltre che vi sono margini per rafforzare ulteriormente sia il livello di sicurezza sia l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi. La valutazione ha riconosciuto che il sistema dei trasporti dell'UE sta cambiando rapidamente a causa dell'impatto della digitalizzazione, di una crescente enfasi sui modi attivi nel trasporto urbano, dell'emergere di nuove forme di mobilità, degli sviluppi in materia di connettività e automazione e del ruolo crescente dell'intelligenza artificiale, nonché della diffusione di veicoli a basse e a zero emissioni, e ha concluso che l'attuale quadro legislativo deve essere adattato non solo per rispondere alle esigenze attuali, ma anche per affrontare le sfide future.

La valutazione ha altresì concluso che non sono state sufficientemente esaminate le soluzioni digitali, tra cui le patenti di guida mobili e RESPER. Ha inoltre rilevato che le norme in materia di capacità e conoscenze di guida non riflettono a sufficienza le nuove soluzioni tecnologiche, 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.

In più, alcune disposizioni non sono ottimali in termini di agevolazione della libera circolazione delle persone, come quelle relative allo stabilimento della residenza normale, al riconoscimento delle patenti di guida straniere e ai periodi di validità. Inoltre la direttiva non è del tutto complementare alla direttiva (UE) 2015/413⁴⁰ per quanto riguarda l'applicazione delle sanzioni per questo tipo di infrazioni e necessita anche di un migliore allineamento con il regolamento sulla sicurezza generale⁴¹.

³⁹ SWD(2022) 17 final.

⁴⁰ GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴¹ GU L 325 del 16.12.2019, pag. 1 [EUR-Lex - 32019R2144 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

In linea con gli orientamenti per legiferare meglio, si sono svolte consultazioni dei portatori di interessi durante la valutazione ex post e la valutazione d'impatto.

Nel corso della valutazione ex post, il 16 ottobre 2020 ha avuto luogo un seminario con i portatori di interessi finalizzato ad acquisire elementi di prova, confermare le risultanze individuate, ottenere riscontri sulle risultanze emergenti e raccogliere opinioni.

Tra il 28 ottobre 2020 e il 20 gennaio 2021 si è quindi tenuta una consultazione pubblica aperta, che ha consentito al pubblico interessato e ai portatori di interessi di esprimere il loro parere sulle norme in vigore.

Durante la fase preparatoria della valutazione d'impatto, le parti interessate hanno avuto la possibilità di fornire un riscontro sulla valutazione d'impatto iniziale (secondo trimestre 2021). Successivamente sono state svolte le seguenti attività di consultazione mirata:

- due cicli di colloqui:
 - interviste esplorative durante la fase iniziale (primo e secondo trimestre 2022);
 - interviste approfondite per colmare le lacune informative e valutare gli effetti previsti delle misure politiche (secondo e terzo trimestre 2021);
- due cicli di indagini:
 - un'indagine a sostegno dell'analisi del problema (secondo trimestre 2022);
 - un'indagine per valutare l'impatto delle misure politiche (secondo e terzo trimestre 2022).

Infine, nel terzo trimestre del 2022, si è svolta una nuova consultazione pubblica aperta.

- **Assunzione e uso di perizie**

Nel corso della valutazione d'impatto si sono svolti i tre seminari di esperti seguenti:

- formazione, esami e categorie di veicoli, nel primo trimestre del 2022;
- rilascio e riconoscimento reciproco delle patenti di guida, nel secondo trimestre del 2022;
- conseguenze delle infrazioni stradali e idoneità medica, secondo trimestre del 2022.

Il lavoro dei servizi della Commissione sulla valutazione d'impatto è stato integrato da uno studio di sostegno esterno realizzato dal consorzio indipendente formato da COWI, Ecorys e NTUA.

Durante la fase preparatoria della valutazione ex post e della valutazione d'impatto il comitato per la patente di guida istituito a norma dell'articolo 9 dell'attuale direttiva, composto essenzialmente da esperti degli Stati membri, è stato regolarmente informato e consultato.

- **Valutazione d'impatto**

La presente proposta di revisione della direttiva concernente la patente di guida è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto⁴², il cui progetto è stato presentato al comitato per il controllo normativo il 12 ottobre 2022. Il 18 novembre 2022 il comitato ha emesso parere positivo⁴³. La relazione sulla valutazione d'impatto è stata rivista in linea con le raccomandazioni del comitato per il controllo normativo e si è tenuto conto anche delle osservazioni tecniche più dettagliate formulate da quest'ultimo. La relazione sulla valutazione d'impatto comprende una descrizione dettagliata delle opzioni strategiche, inclusa nella sezione 5, mentre un'analisi completa dell'impatto di tutte le opzioni è illustrata nella sezione 6. Le opzioni strategiche analizzate possono essere riassunte come segue.

Opzione strategica A

L'opzione A comprende misure politiche comuni a tutte e tre le opzioni strategiche. Le misure previste dall'opzione A mirano ad allineare la direttiva concernente la patente di guida agli sviluppi tecnologici, scientifici e sociali nell'UE, migliorando le sue disposizioni principali e tenendo conto delle esigenze e delle opportunità del mercato.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, aumenta la gamma delle questioni oggetto di esame. Migliora inoltre i mezzi tecnici (RESPER) a sostegno della cooperazione tra le autorità competenti nel contesto della lotta contro la frode e la falsificazione. Adegua le norme per tener conto dell'aumento dei veicoli alimentati con combustibili alternativi nel parco veicoli dell'UE. Infine aggiorna anche le norme in materia di idoneità fisica e mentale alla guida e istituisce una nuova piattaforma dedicata per la condivisione delle informazioni per consentire una più ampia diffusione delle conoscenze tra le autorità.

Per quanto riguarda la libera circolazione, introduce la stessa validità amministrativa delle patenti di guida per le categorie A e B da applicare in tutti gli Stati membri e chiarisce i casi in cui la validità può essere ridotta o prorogata. Stabilisce inoltre il riconoscimento reciproco delle equivalenze facoltative⁴⁴, chiarisce alcuni aspetti relativi all'attuazione del concetto di residenza normale e introduce ulteriori equivalenze. Infine introduce la patente di guida mobile dell'UE e la possibilità di apporre un codice QR sulla patente di guida fisica.

Opzione strategica B

L'opzione B rappresenta un aumento dell'intervento politico per quanto concerne la sicurezza stradale, nonché la riduzione degli oneri amministrativi per alcune categorie di conducenti.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, oltre alle misure incluse nell'opzione A, introduce nuove norme in materia di formazione e periodi di prova. Integra le norme sull'idoneità fisica e mentale alla guida con orientamenti non vincolanti per il controllo della vista dei richiedenti e con uno screening obbligatorio basato su un'autovalutazione. Sarà istituito un programma di formazione per i medici di medicina generale.

Per quanto riguarda la libera circolazione, oltre alle misure incluse nell'opzione A, le norme in materia di rilascio sono semplificate con la possibilità per i cittadini dell'UE di ottenere la prima patente di guida nel paese di cittadinanza quando incontrano ostacoli legati alla lingua d'esame. Per attenuare la carenza di conducenti professionisti, sono semplificate anche le

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd - rsb(2022)7907617.

⁴⁴ Ad esempio se una persona è autorizzata a guidare un motociclo leggero con una patente di categoria B nel suo paese di residenza, potrebbe fare altrettanto in qualsiasi altro Stato membro che abbia applicato la stessa equivalenza facoltativa.

norme vigenti per i conducenti di autobus e autocarri e sono introdotte norme sulla conversione delle patenti di guida rilasciate da paesi terzi. Infine, per affrontare le questioni relative alla mobilità nelle zone isolate, gli Stati membri potranno estendere i diritti di guida dei titolari di una patente di guida di categoria B1 consentendo loro di guidare veicoli di massa superiore con una velocità massima di 45 km/h, ma solo sul territorio nazionale dello Stato membro interessato.

Opzione strategica C

L'opzione C aumenta ulteriormente l'armonizzazione ed estende l'ambito di applicazione rispetto all'opzione B.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, oltre alle misure incluse nelle opzioni A e B, le categorie di veicoli per le quali è richiesta una patente di guida sono modificate al fine di 1) includere nuovi veicoli di micromobilità con velocità massima compresa tra 25 e 45 km/h, 2) consentire il riconoscimento reciproco delle patenti nazionali necessarie per guidare veicoli agricoli e 3) migliorare l'allineamento con le opportunità e le esigenze del mercato per gli autobus della categoria D1. Le norme in materia di idoneità fisica e mentale alla guida diventerebbero più rigorose.

Per quanto riguarda la libera circolazione, oltre alle misure incluse nelle opzioni A e B, la valutazione dell'idoneità fisica e mentale alla guida è riconosciuta reciprocamente e i precedenti titolari di patenti di guida straniere possono continuare a guidare quando trasferiscono la propria residenza in un altro Stato membro, a condizione che abbiano almeno cinque anni di trascorsi positivi in materia di sicurezza stradale.

Valutazione delle misure e delle opzioni strategiche

Le misure previste nell'ambito delle diverse opzioni strategiche sono state oggetto di una valutazione quantitativa e qualitativa in termini di effetti economici e sociali (sicurezza stradale) e sui diritti fondamentali. L'orizzonte temporale 2025-2050 è stato scelto per valutare gli effetti, in linea con le proiezioni di base. Per quanto riguarda la sicurezza stradale, si stima che l'opzione A non sarà ottimale per raggiungere i corrispondenti obiettivi dell'UE. L'opzione B migliorerà maggiormente la sicurezza stradale e l'opzione C si spinge ancora oltre, ma si prevede che il suo rapporto costi-benefici sarà inferiore a quello dell'opzione B. Per quanto riguarda la libera circolazione e gli effetti economici, il contributo principale proverrà prevedibilmente dall'introduzione delle patenti di guida digitali e dall'armonizzazione della validità amministrativa a 15 anni per i conducenti del gruppo 1 (entrambe misure già contemplate nell'opzione A). Le misure aggiuntive introdotte dalle opzioni B e C risolveranno le questioni ostative che interessano alcuni gruppi specifici di conducenti, ma avranno effetti significativamente inferiori. Per quanto riguarda i diritti fondamentali, gli effetti continueranno a essere controllati mediante una rigorosa attuazione delle norme in materia di protezione dei dati, in particolare nell'ambito di RESPER.

Tutte le opzioni strategiche includevano pienamente il principio del "digitale per definizione", rispecchiando la comunicazione sulla bussola per il digitale 2030⁴⁵.

• Efficienza normativa e semplificazione

Questa iniziativa fa parte del programma di lavoro della Commissione per il 2022, dove figura nell'allegato II (iniziative REFIT) sotto il titolo "Un nuovo slancio per la democrazia europea"⁴⁶. L'iniziativa presenta un'importante dimensione REFIT in termini di

⁴⁵ COM(2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁴⁶ COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - IT - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

semplificazione e allineamento delle procedure applicate dagli Stati membri alle patenti di guida.

Un importante onere in termini di costi derivante dalla direttiva 2006/126/CE è rappresentato dalle procedure di rilascio e dalla produzione della patente di guida fisica, a causa dell'elevato numero di residenti nell'UE interessati. Una parte significativa della semplificazione e della relativa riduzione degli oneri sarà data dall'introduzione della patente di guida mobile dell'UE. Nello specifico sarà più facile ottenere, sostituire, rinnovare o convertire una patente di guida, dato che l'intera procedura potrà essere eseguita online. Inoltre l'armonizzazione della validità amministrativa delle patenti di guida per i conducenti di veicoli delle categorie A, A1, A2, AM, B, B1 e BE comporterebbe anche una minore interazione con l'amministrazione, in quanto la patente di guida dovrebbe essere rinnovata meno frequentemente (ogni 15 anni anziché 10 anni per gli Stati membri che attualmente applicano questa norma).

- **Diritti fondamentali**

Le norme sulle patenti di guida sono allineate con la legislazione applicabile dell'UE in materia di protezione dei dati. Si propone una definizione più chiara dei casi in cui è possibile utilizzare RESPER, eliminando le ambiguità giuridiche esistenti che costituiscono un rischio per la protezione dei dati personali dei conducenti. L'uso delle funzioni eIDAS per la patente di guida dell'UE, in particolare l'identità elettronica per l'iscrizione e il portafoglio dell'UE per la conservazione e lo scambio di dati, garantirà un livello elevato di sicurezza e riservatezza delle informazioni trattate.

Non si prevede che la transizione verso la patente di guida digitale dell'UE comporterà l'esclusione di alcune categorie della popolazione. Infatti, una volta che la patente di guida digitale sarà rilasciata automaticamente, tutti potranno ancora scegliere di ottenere una patente di guida fisica.

In termini di libera circolazione, il chiarimento del concetto di residenza normale dovrebbe risolvere il problema della determinazione dell'autorità che rilascia la patente subito dopo il trasferimento della residenza. La semplificazione delle norme sulla validità amministrativa porrà i titolari di patenti di guida dell'UE su un piano di parità, indipendentemente dal paese in cui richiedono la patente o prorogano la validità di quella in loro possesso. Il riconoscimento reciproco delle equivalenze facoltative consentirà ai titolari di patenti di guida di godere dei diritti conferiti da un'equivalenza facoltativa anche in altri Stati membri che applicano le stesse norme.

La direttiva proposta avrà inoltre un impatto positivo sul diritto alla non discriminazione, in quanto offrirà flessibilità per il primo rilascio delle patenti di guida in caso di restrizioni legate alla lingua, il che consentirà ai richiedenti di scegliere il luogo in cui sostenere gli esami.

La direttiva proposta garantirà il rispetto dei diritti delle persone con disabilità, in linea con la Carta dei diritti fondamentali e la Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, di cui l'UE e tutti gli Stati membri sono parti.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Le implicazioni per il bilancio dell'Unione riguardano principalmente la creazione di una piattaforma di informazione che consenta alle autorità di scambiare informazioni sull'idoneità fisica e mentale alla guida e lo sviluppo di un programma di formazione (online) per i medici di medicina generale, per un importo compreso tra 0,7 e 1,1 milioni di EUR.

5. ALTRI ELEMENTI

• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione

In caso di approvazione della proposta, gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, fornendo anche i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili.

• Documenti esplicativi (per le direttive)

La presente proposta non richiede documenti esplicativi in relazione al suo recepimento.

• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta

Le principali disposizioni che modificano in modo sostanziale la direttiva 2006/126/CE o vi aggiungono nuovi elementi sono elencate di seguito:

- l'articolo 1 definisce l'oggetto e l'ambito di applicazione della direttiva, specificando i settori per i quali stabilisce norme comuni;
- l'articolo 2 introduce definizioni per tener conto dei nuovi concetti introdotti per motivi di chiarezza giuridica;
- l'articolo 3 introduce le norme fondamentali applicabili alle patenti di guida fisiche e mobili, in particolare per quanto riguarda il loro riconoscimento reciproco. I requisiti dettagliati sono specificati all'articolo 4 per le patenti di guida fisiche e all'articolo 5 per le patenti di guida mobili;
- gli articoli 6 e 7 sostituiscono il precedente articolo 4 della direttiva 2006/126/CE, separando in due articoli specifici le norme in materia di 1) categorie di patente e 2) età minima;
- l'articolo 8 corrisponde al precedente articolo 5 della direttiva 2006/126/CE e chiarisce il legame tra i codici dell'Unione e le eventuali condizioni e limitazioni al diritto di guida;
- l'articolo 9 sostituisce il precedente articolo 6 della direttiva 2006/126/CE con le seguenti modifiche:
 - la soppressione dell'obbligo di patente di categoria C o D per ottenere una patente di categoria CE o DE;
 - l'eliminazione del carattere facoltativo della precedente equivalenza di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c);
 - il diritto di guidare veicoli della categoria D1E per i titolari di patenti di categoria D1 e C1E o D1 e CE;
 - l'introduzione di un'equivalenza facoltativa che consenta la guida di determinati veicoli con patente di categoria B1; e
 - il riconoscimento reciproco delle equivalenze facoltative;
- l'articolo 10 corrisponde al precedente articolo 7 della direttiva 2006/126/CE con le seguenti modifiche:
 - la validità amministrativa di 15 anni diventa la regola generale per i gruppi delle categorie A e B;

- la Commissione e gli Stati membri possono prorogare la validità amministrativa delle patenti di guida in circostanze eccezionali;
- la validità amministrativa delle patenti di guida può essere ridotta per allinearsi alla durata dei permessi di soggiorno temporanei;
- la validità amministrativa delle patenti di guida può essere ridotta in funzione dell'età del titolare solo a partire dai 70 anni;
- l'articolo 11 corrisponde ai paragrafi 1, 2, 3 e 5 del precedente articolo 11 della direttiva 2006/126/CE;
- l'articolo 12 introduce nuove norme specifiche per la conversione delle patenti di guida rilasciate da un paese terzo ai titolari che acquisiscono la residenza normale nel territorio di uno Stato membro;
- l'articolo 13 comprende il precedente articolo 11, paragrafo 4, della direttiva 2006/126/CE e introduce alcune norme relative agli effetti della limitazione, della sospensione, della revoca o dell'annullamento di una patente di guida da parte di uno Stato membro;
- l'articolo 14 introduce il nuovo principio della guida accompagnata per i conducenti di età compresa tra i 17 e i 18 anni;
- l'articolo 15 introduce un periodo di prova di almeno due anni durante il quale i conducenti inesperti sono soggetti a norme rigorose relative alla guida in stato di ebbrezza e a eventuali condizioni nazionali aggiuntive;
- l'articolo 16 corrisponde al precedente articolo 10 della direttiva 2006/126/CE;
- l'articolo 17 comprende il precedente articolo 12 della direttiva 2006/126/CE. Introduce inoltre alcune deroghe quando il titolare di una patente di guida non è in grado di dimostrare lo stabilimento della residenza normale o, in caso di primo rilascio di una patente di guida per la categoria B, quando i cittadini dell'UE non padroneggiano la lingua del loro Stato membro di residenza;
- l'articolo 18 corrisponde al precedente articolo 13 della direttiva 2006/126/CE e tiene conto delle informazioni pubblicate dalla Commissione in merito ai modelli standard di patente non UE;
- l'articolo 19 corrisponde al precedente articolo 15 della direttiva 2006/126/CE e chiarisce in particolare i casi in cui gli Stati membri dovrebbero assistersi reciprocamente;
- l'articolo 20 si basa sull'articolo 14 della direttiva 2006/126/CE e consente la raccolta di informazioni conformemente alle norme per legiferare meglio;
- l'articolo 21 contiene una disposizione standard che consente alla Commissione di adottare atti delegati in linea con talune disposizioni della direttiva;
- l'articolo 22 corrisponde al precedente articolo 9 della direttiva 2006/126/CE, che istituisce il comitato per la patente di guida, ed è aggiornato con i riferimenti al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione

attribuite alla Commissione⁴⁷, consentendo l'adozione di atti di esecuzione ove necessario;

- l'articolo 23 aggiunge una lettera c) all'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2561, al fine di consentire la guida accompagnata per i conducenti con patenti di guida di categoria C che abbiano compiuto 17 anni di età;
- l'articolo 24 modifica l'allegato II del regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁸;
- l'articolo 25 contiene una disposizione sul recepimento, in particolare tenendo conto della dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi⁴⁹;
- l'articolo 26 contiene una disposizione standard che stabilisce le condizioni di abrogazione della direttiva 2006/126/CE;
- l'articolo 27 contiene una disposizione standard che stabilisce l'entrata in vigore della direttiva;
- l'articolo 28 contiene una disposizione standard che stabilisce che gli Stati membri sono destinatari della direttiva;
- l'allegato I corrisponde al precedente allegato I della direttiva 2006/126/CE. È stato aggiornato tenendo conto dei requisiti introdotti dal regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione, del 4 maggio 2012, recante i requisiti tecnici per le patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione (microchip)⁵⁰ (parte B), delle specifiche tecniche per le patenti di guida mobili (parte C) e dell'introduzione di nuovi codici dell'Unione, ora specificati nella parte E;
- l'allegato II corrisponde al precedente allegato II della direttiva 2006/126/CE. È stato aggiornato per tenere conto
 - della necessità che i nuovi aspiranti conducenti superino un esame di percezione del pericolo alla guida;
 - dell'obbligo di valutare la conoscenza dei fattori di rischio relativi ai mezzi di micromobilità, la sicurezza dei veicoli alimentati con combustibili alternativi, le capacità relative ai sistemi avanzati di assistenza alla guida e altri aspetti dell'automazione di un veicolo;
 - dell'allentamento dei requisiti per i conducenti che hanno superato l'esame di guida con un cambio automatico quando chiedono di eliminare la relativa limitazione sulle loro patenti di guida;
- l'allegato III corrisponde al precedente allegato III della direttiva 2006/126/CE. È stato aggiornato con
 - l'introduzione di uno screening obbligatorio mediante autovalutazione per i conducenti del gruppo 1;

⁴⁷ GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

⁴⁸ GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1.

⁴⁹ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

⁵⁰ GU L 120 del 5.5.2012, pag. 1.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>.

- la riduzione della frequenza degli esami richiesti quando il conducente presenta problemi di salute legati al diabete mellito;
- gli allegati IV, V e VI riprendono quelli della direttiva 2006/126/CE senza modifiche sostanziali;
- l'allegato VIII contiene le informazioni standard relative all'abrogazione e al recepimento.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Le norme relative alle patenti di guida sono elementi indispensabili della politica comune dei trasporti, contribuiscono a migliorare la sicurezza 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 e agevolare la libera circolazione e la libertà di stabilimento delle persone. Analogamente, l'ottenimento illegale di tale documento o del diritto di guidare, o la revoca di una patente di guida legittimamente ottenuta a seguito di un comportamento illecito, incide non solo sullo Stato membro in cui sono state commesse tali violazioni, ma anche sulla sicurezza stradale in tutta l'Unione.
- (2) Il quadro attuale dovrebbe essere aggiornato per essere adeguato alla nuova era, sostenibile, inclusivo, intelligente e resiliente. Dovrebbe tenere conto della necessità di ridurre le emissioni prodotte dai trasporti, della digitalizzazione, delle tendenze demografiche e degli sviluppi tecnologici per rafforzare la competitività dell'economia europea. È importante semplificare e digitalizzare le procedure amministrative, al fine di eliminare gli ostacoli rimanenti, quali gli oneri amministrativi, alla libera circolazione dei conducenti che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro

¹ GU C [...] del [...], pag. [...].

² GU C [...] del [...], pag. [...].

diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Un quadro armonizzato delle patenti di guida standard dell'Unione dovrebbe comprendere le patenti di guida sia fisiche che mobili e prevederne il riconoscimento reciproco, qualora siano state debitamente rilasciate in conformità della presente direttiva.

- (3) L'Unione europea ha introdotto il primo "modello comunitario" di patente di guida fisica il 4 dicembre 1980. Da allora le norme relative a tale modello comunitario sono diventate l'elemento fondamentale delle strutture di rilascio della patente più avanzate al mondo, che interessano più di 250 milioni di conducenti. La presente direttiva dovrebbe pertanto basarsi sull'esperienza e sulla pratica maturate e stabilire norme armonizzate sugli standard dell'Unione in materia di patenti di guida fisiche. Le patenti di guida fisiche rilasciate nell'Unione dovrebbero, in particolare, offrire un livello elevato di protezione contro la frode e la falsificazione attraverso misure antifalsificazione e la possibilità di inserire in tali documenti microchip e codici QR.
- (4) È opportuno garantire che il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio³.
- (5) La presente direttiva stabilisce una base giuridica per la conservazione di una serie obbligatoria di dati personali nelle patenti di guida fisiche e nei relativi microchip o codici QR e nelle patenti di guida mobili, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'Unione e in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), e, se del caso, dell'articolo 9, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) 2016/679. Tali dati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per dimostrare il diritto di guidare di una persona, identificarla e verificarne i diritti di guida e l'identità. La presente direttiva prevede inoltre misure di salvaguardia supplementari per garantire la protezione dei dati personali comunicati durante il processo di verifica.
- (6) Per assicurare la chiarezza giuridica e una transizione senza soluzione di continuità dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida⁴ alla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero poter conservare dati personali supplementari su un microchip, se ciò è previsto dalla legislazione nazionale conforme al regolamento (UE) 2016/679. La presente direttiva non funge tuttavia da base giuridica per l'inclusione di tali dati supplementari.
- (7) Al contrario, il codice QR istituito dalla presente direttiva, che consente la verifica dell'autenticità delle informazioni stampate sulla patente di guida fisica, non dovrebbe consentire di conservare più informazioni di quelle riportate sulla patente di guida fisica.
- (8) La presente direttiva non fornisce una base giuridica per la costituzione o il mantenimento di banche dati a livello nazionale per la conservazione di dati biometrici negli Stati membri, che è una questione di diritto nazionale da trattare nel rispetto del diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati. Inoltre la presente direttiva non fornisce una base giuridica per la costituzione o il mantenimento di una banca dati centralizzata di dati biometrici a livello di Unione.

³ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁴ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

- (9) Sono necessari ulteriori impegni per accelerare la lotta contro la falsificazione e la frode relative alle patenti di guida. È pertanto auspicabile anticipare la data originariamente fissata dalla direttiva 2006/126/CE entro la quale tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione devono soddisfare tutti i requisiti stabiliti dal diritto dell'Unione.
- (10) La trasformazione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel caso dei trasporti su strada, contribuirà a eliminare i restanti ostacoli amministrativi, come quelli relativi alla durata della procedura di rilascio delle patenti di guida fisiche o alla libera circolazione delle persone. È pertanto opportuno stabilire uno standard dell'Unione distinto per le patenti di guida mobili rilasciate all'interno dell'Unione. Al fine di agevolare la trasformazione digitale, le patenti di guida mobili dovrebbero essere rilasciate automaticamente a decorrere dal [data-di-adozione+4 anni], fatto salvo il diritto del richiedente di acquisire una patente fisica o entrambe contemporaneamente.
- (11) La patente di guida mobile dovrebbe contenere non solo le informazioni riportate sulla patente di guida fisica, ma anche informazioni che consentano di verificare l'autenticità dei dati e un puntatore monouso. Tuttavia è opportuno garantire che anche in tali casi la quantità di dati personali messi a disposizione sia limitata a quanto sarebbe riportato sulla patente di guida fisica e a quanto strettamente necessario per la verifica dell'autenticità di tali dati. Tali dati supplementari dovrebbero essere diversi qualora una persona sia titolare di più patenti di guida mobili, il che è possibile a condizione che esse siano rilasciate dallo stesso Stato membro.
- (12) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente definisce una visione che consente all'UE di migliorare in modo significativo la sostenibilità della mobilità e dei trasporti. Le emissioni prodotte dal settore dei trasporti su strada comprendono le emissioni di gas a effetto serra, gli inquinanti atmosferici, il rumore e le microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici e delle strade. Lo stile di guida influenza queste emissioni, con possibili ripercussioni negative sull'ambiente e sulla salute umana. Pertanto la formazione alla guida dovrebbe consentire ai conducenti di ridurre il loro impatto sulle emissioni e prepararli a guidare veicoli a emissioni zero.
- (13) Al fine di consentire ai cittadini e ai residenti di beneficiare direttamente dei vantaggi del mercato interno senza incorrere in inutili oneri amministrativi aggiuntivi, il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ prevede l'accesso alle procedure in linea pertinenti per il funzionamento del mercato interno, anche per gli utenti transfrontalieri. Le informazioni contemplate dalla presente direttiva figurano già nell'allegato I del regolamento (UE) 2018/1724. L'allegato II di tale regolamento dovrebbe essere modificato in modo da garantire che qualsiasi richiedente benefici di procedure interamente in linea.
- (14) Le patenti di guida dovrebbero essere suddivise in categorie in base ai tipi di veicoli per i quali conferiscono il diritto di guidare. Ciò dovrebbe avvenire in modo chiaro e coerente e nel pieno rispetto delle caratteristiche tecniche dei veicoli interessati e delle capacità necessarie per guidarli.
- (15) Conformemente alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, del 13 dicembre 2006, di cui l'UE è parte dal 21 gennaio 2011, è opportuno

⁵ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1).

adottare disposizioni specifiche per facilitare la guida dei veicoli da parte delle persone con disabilità. Pertanto, previo accordo della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a escludere dall'applicazione dell'articolo 6 determinati tipi specifici di veicoli a motore.

- (16) L'età minima dei richiedenti per le diverse categorie di patenti di guida dovrebbe essere fissata a livello di Unione. Ciò nondimeno gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a innalzare il limite di età per la guida di talune categorie di veicoli al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza stradale. In circostanze eccezionali gli Stati membri dovrebbero poter abbassare il limite di età al fine di tener conto di situazioni nazionali, in particolare per consentire la guida dei veicoli dei vigili del fuoco e connessi al mantenimento dell'ordine pubblico o nell'ambito di progetti pilota relativi alle nuove tecnologie per i veicoli.
- (17) È opportuno istituire un sistema di graduazione, che definisca l'ottenimento di una patente di guida di categoria B come condizione preliminare per l'idoneità di un richiedente a essere titolare di determinate altre categorie, e di equivalenze tra categorie. Tale sistema dovrebbe essere parzialmente vincolante per tutti gli Stati membri, ma dovrebbe anche dare agli Stati membri la possibilità di applicarlo tra loro nei rispettivi territori. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a stabilire determinate equivalenze limitate solo al proprio territorio.
- (18) Per motivi di sicurezza stradale è necessario stabilire i requisiti minimi per il rilascio della patente di guida. È opportuno procedere a un'armonizzazione delle norme relative agli esami di guida nonché al rilascio della patente di guida. A tal fine è opportuno specificare le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida dei veicoli a motore, basare l'esame di guida su questi concetti e precisare le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di detti veicoli.
- (19) La prova del rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di un autoveicolo per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di persone o merci dovrebbe essere fornita all'atto del rilascio della patente e, in seguito, periodicamente. Tale controllo regolare in conformità delle norme nazionali sul rispetto delle norme minime contribuirebbe alla realizzazione della libera circolazione delle persone, eviterebbe distorsioni della concorrenza e terrebbe maggiormente conto della responsabilità specifica dei conducenti di tali veicoli. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a imporre esami medici al fine di garantire il rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di altri veicoli a motore. Per motivi di trasparenza tali esami dovrebbero coincidere con il rinnovo delle patenti di guida.
- (20) Al fine di garantire diritti uniformi in tutta l'Unione, tenendo conto anche di considerazioni relative alla sicurezza stradale, le patenti di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1 e B dovrebbero avere una validità amministrativa di 15 anni, mentre le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E hanno una validità amministrativa di cinque anni. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a stabilire un periodo più breve in casi eccezionali definiti dalla presente direttiva.
- (21) Al fine di consentire agli Stati membri e, in casi debitamente giustificati, all'Unione nel suo insieme di reagire a crisi che impediscono alle autorità nazionali di rinnovare le patenti di guida la cui validità altrimenti scadrebbe, dovrebbe essere possibile prorogare la validità amministrativa di tali patenti di guida per la durata strettamente necessaria.

- (22) Il principio "un titolare – una patente" dovrebbe impedire a chiunque di essere titolare di più di una patente di guida fisica. Ciò nondimeno, il principio dovrebbe anche essere esteso per tenere conto delle specificità tecniche delle patenti di guida mobili.
- (23) Per motivi di sicurezza stradale è opportuno che gli Stati membri possano applicare le disposizioni nazionali in materia di revoca, sospensione, rinnovo e annullamento della patente di guida a qualsiasi titolare che abbia acquisito la residenza normale nel loro territorio.
- (24) I conducenti titolari di una patente di guida rilasciata dallo Stato membro in cui risiedono a seguito della conversione di una patente di guida rilasciata da un paese terzo dovrebbero essere abilitati a guidare in tutta l'Unione come se avessero originariamente ottenuto la patente all'interno dell'Unione. Tale conversione potrebbe avere effetti diversi sulla sicurezza stradale e sulla libera circolazione delle persone.
- (25) Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare una decisione che individui i paesi terzi che garantiscono un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione e dia ai titolari di patenti rilasciate da tali paesi la possibilità di convertire la loro patente di guida a condizioni analoghe a quelle applicabili alle patenti rilasciate da uno Stato membro. Tali condizioni dovrebbero essere specificate e ben definite per tutte le pertinenti categorie di patente di guida.
- (26) Per quanto riguarda le patenti di guida rilasciate da paesi terzi che non sono oggetto di una tale decisione della Commissione, o per le quali la suddetta decisione non autorizza né vieta esplicitamente la conversione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a convertirle conformemente alle loro norme nazionali, purché utilizzino il pertinente codice dell'Unione sulla patente convertita. Qualora il titolare di una tale patente trasferisca la propria residenza in un nuovo Stato membro, quest'ultimo non dovrebbe essere tenuto ad applicare il principio del riconoscimento reciproco alla suddetta patente.
- (27) Il "turismo delle patenti di guida", vale a dire la pratica di trasferire la residenza al fine di ottenere una nuova patente per eludere gli effetti di una decisione di ritiro della patente di guida imposta in un altro Stato membro, è un fenomeno diffuso, che incide negativamente sulla sicurezza stradale. Il trasferimento di residenza non dovrebbe esentare i conducenti dall'obbligo di recuperare il diritto di guidare o la patente di guida. Allo stesso tempo è opportuno chiarire che qualsiasi comportamento da parte dei cittadini dovrebbe comportare un divieto di guida a tempo indeterminato solo laddove ciò sia debitamente giustificato, e che tale decisione dovrebbe avere un effetto limitato unicamente al territorio dello Stato membro che l'ha emessa.
- (28) È opportuno introdurre a livello di Unione un sistema di guida accompagnata per determinate categorie di patenti di guida, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Le norme di tale sistema dovrebbero prevedere la possibilità per i richiedenti di acquisire la patente di guida nelle categorie pertinenti prima del raggiungimento del limite minimo di età richiesto. Tuttavia l'uso di tali patenti di guida dovrebbe essere subordinato all'obbligo di essere accompagnati da un conducente esperto. In tali situazioni gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per motivi di sicurezza stradale, a definire condizioni e norme più rigorose nel loro territorio per quanto riguarda le patenti di guida da essi rilasciate.
- (29) Il sistema di guida accompagnata, fatto salvo il suo obiettivo generale di migliorare la sicurezza stradale, dovrebbe rendere la professione di conducente di autocarri più accessibile e attraente per le giovani generazioni, al fine di ampliare le loro possibilità

professionali e contribuire ad affrontare la carenza di conducenti nell'Unione. Dovrebbe pertanto riguardare le patenti di guida di categoria C e, in quanto condizione preliminare, le patenti di categoria B.

- (30) È opportuno garantire che i conducenti che hanno da poco ottenuto la patente di guida di una determinata categoria non mettano a repentaglio la sicurezza stradale a causa della loro inesperienza. Per tali conducenti inesperti dovrebbe essere stabilito un periodo di prova di due anni, durante il quale dovrebbero essere soggetti a norme e sanzioni più rigorose a livello di Unione in caso di infrazioni legate alla guida in stato di ebbrezza. Le sanzioni applicabili a tali comportamenti dovrebbero essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e la loro severità dovrebbe tenere conto il più possibile degli obiettivi a medio e lungo termine dell'Unione di dimezzare e pressoché eliminare i decessi e i feriti gravi. Per quanto riguarda eventuali altre limitazioni per i conducenti inesperti, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad attuare liberamente norme aggiuntive nel loro territorio.
- (31) Dovrebbero essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida e ai requisiti di formazione degli esaminatori di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, garantendo in tal modo una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente e giungendo a una migliore armonizzazione degli esami di guida. Alla Commissione dovrebbe inoltre essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare tali norme minime e adeguarle a qualsiasi sviluppo tecnico, operativo o scientifico in questo settore, ove necessario.
- (32) La nozione di residenza normale dovrebbe essere definita in modo da consentire di risolvere le questioni che sorgono quando non è possibile stabilire la residenza normale sulla base di legami professionali o familiari. È inoltre necessario prevedere la possibilità per i richiedenti di sostenere gli esami teorici o pratici nello Stato membro di cittadinanza nei casi in cui lo Stato membro di residenza normale non offra la possibilità di sostenere tali esami nella lingua ufficiale del primo. È opportuno stabilire norme specifiche per i diplomatici e le loro famiglie, qualora ai fini della loro missione debbano vivere all'estero per un periodo di tempo prolungato.
- (33) È opportuno che gli Stati membri si assistano reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva. Ove possibile dovrebbero avvalersi della rete dell'UE delle patenti di guida per fornire tale assistenza. La rete dell'UE delle patenti di guida, comunemente denominata "RESPER", è un punto nodale per lo scambio di informazioni tra le autorità nazionali responsabili di rilasciare le patenti di guida, inteso ad agevolare l'attuazione della presente direttiva.
- (34) La rete dell'UE per le patenti di guida mira a garantire il riconoscimento dei documenti e dei diritti acquisiti provenienti dagli Stati membri, a combattere la frode documentale, a evitare il rilascio di più patenti e a facilitare l'applicazione delle decisioni di ritiro della patente di guida. In particolare gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di verificare sistematicamente che siano venuti meno i motivi che hanno portato alla precedente imposizione di limitazioni, sospensioni, revoche o annullamenti di una patente di guida o del diritto di guidare. L'uso di RESPER per l'attuazione di altri atti dell'Unione dovrebbe essere consentito solo a condizione che tali usi siano esplicitamente previsti dalla presente direttiva.
- (35) Al fine di consentire l'elaborazione di relazioni significative sull'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe ricevere annualmente informazioni sul

numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, compresi i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili.

- (36) Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, in particolare per adeguare i suoi allegati agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE per quanto riguarda la modifica delle parti A, B e D dell'allegato I che disciplina le specifiche delle patenti di guida fisiche; la modifica della parte C dell'allegato I che stabilisce le specifiche per le patenti di guida mobili; la modifica della parte E dell'allegato I che disciplina le norme relative ai codici nazionali e dell'Unione applicabili; la modifica degli allegati II, III, V e VI che specificano taluni requisiti minimi relativi al rilascio, alla validità e al rinnovo delle patenti di guida; e la modifica dell'allegato IV che stabilisce le norme minime per gli esaminatori. Tale potere dovrebbe essere conferito per un periodo di cinque anni, dato che nelle materie disciplinate da questi allegati si verificano di frequente sviluppi tecnici, operativi e scientifici. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016⁶. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (37) In un contesto di graduale digitalizzazione e automazione, di obblighi di riduzione delle emissioni dei trasporti su strada sempre più rigorosi, nonché di costanti progressi tecnologici dei veicoli a motore, è necessario tenere aggiornati tutti i conducenti per quanto riguarda le conoscenze in materia di sicurezza stradale e la sostenibilità. La promozione della formazione lungo tutto l'arco della vita può essere fondamentale per mantenere aggiornate le capacità dei conducenti esperti in termini di sicurezza stradale, nuove tecnologie, ecoguida, che migliora l'efficienza del carburante e riduce le emissioni, e gestione della velocità.
- (38) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per specificare le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza applicabili ai codici QR inseriti nelle patenti di guida fisiche; le disposizioni relative all'interoperabilità, alla sicurezza e alle prove delle patenti di guida mobili; la proroga del periodo di validità amministrativa delle patenti di guida in tutta l'Unione in caso di crisi; il contenuto dell'autovalutazione sull'idoneità fisica e mentale da effettuare per i conducenti del gruppo 1; le condizioni per la conversione delle patenti di guida di paesi terzi con patenti di guida rilasciate dagli Stati membri senza annotare l'avvenuta conversione sulla patente di guida; nonché l'interoperabilità tra i sistemi nazionali connessi alla rete dell'UE delle patenti di guida e la protezione dei dati personali scambiati in tale contesto. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷.

⁶ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1

⁷ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

- (39) Per motivi di coerenza, è opportuno modificare la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio⁸, che tratta alcune questioni contemplate dalla presente direttiva, e il regolamento (UE) 2018/1724.
- (40) È opportuno abrogare la direttiva 126/2006/CE e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione⁹.
- (41) Poiché gli obiettivi della presente direttiva non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri in quanto le norme che disciplinano il rilascio, il rinnovo, la sostituzione e la conversione delle patenti di guida comporterebbero requisiti così diversi da non poter conseguire il livello di sicurezza stradale e di libera circolazione dei cittadini garantito da norme armonizzate, tali obiettivi sono conseguiti meglio a livello di Unione mediante la definizione di requisiti minimi. L'Unione può quindi intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (42) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere in data [GG/MM/AAAA].
- (43) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi¹⁰, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. La presente direttiva stabilisce regole comuni per quanto riguarda:
 - a) i modelli, le norme e le categorie delle patenti di guida;
 - b) il rilascio, la validità, il rinnovo e il riconoscimento reciproco delle patenti di guida;
 - c) taluni aspetti relativi alla conversione, alla sostituzione, alla revoca, alla limitazione, alla sospensione e all'annullamento delle patenti di guida;
 - d) taluni aspetti applicabili ai conducenti inesperti.

⁸ Direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri (GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46).

⁹ Regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione, del 4 maggio 2012, recante i requisiti tecnici per le patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione (microchip) (GU L 120 del 5.5.2012, pag. 1).

¹⁰ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

2. La presente direttiva non si applica ai veicoli a motore, su ruote o cingoli, aventi almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino, specialmente concepiti per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agricole o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- 1) "patente di guida": un documento elettronico o fisico che attesta il diritto di guidare veicoli a motore e indica le condizioni alle quali il titolare è autorizzato a guidare;
- 2) "patente di guida fisica": una patente di guida in formato fisico, rilasciata a norma dell'articolo 4;
- 3) "patente di guida mobile": una patente di guida in formato digitale, rilasciata a norma dell'articolo 5;
- 4) "veicolo a motore": ogni veicolo munito di un motore di propulsione che circola su strada con mezzi propri, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie;
- 5) "veicolo a due ruote": un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹;
- 6) "veicolo a tre ruote": un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 7) "quadriciclo leggero": un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 8) "motociclo": un veicolo a due ruote con o senza sidecar di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettere c) e d), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 9) "triciclo a motore": un veicolo munito di tre ruote simmetriche di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 10) "autoveicolo": un veicolo a motore, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Questo termine comprende anche i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica che non circolano su rotaie;
- 11) "quadrimobile pesante": un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 12) "decisione di ritiro della patente di guida": qualsiasi decisione che comporti la revoca, l'annullamento, la limitazione o la sospensione della patente di guida o del diritto di guidare di un conducente di un veicolo a motore e per la quale non sia più previsto il diritto di impugnazione. La misura può configurarsi come una sanzione principale, complementare o accessoria oppure come una misura di sicurezza.

¹¹ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52).

Articolo 3

Specifiche standard dell'Unione in materia di patenti di guida e riconoscimento reciproco

1. Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive patenti di guida nazionali siano rilasciate secondo le disposizioni della presente direttiva e siano conformi alle specifiche standard dell'Unione e ad altri criteri a norma:
 - a) dell'articolo 4 per le patenti di guida fisiche;
 - b) dell'articolo 5 per le patenti di guida mobili.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le patenti di guida fisiche e mobili rilasciate alla stessa persona siano perfettamente equivalenti e indichino esattamente lo stesso insieme di diritti e condizioni in base ai quali tale persona è autorizzata a guidare.
3. Gli Stati membri non impongono quale condizione preliminare il possesso di una patente di guida fisica o mobile da parte del richiedente al momento del rilascio, della sostituzione, del rinnovo o della conversione di una patente di guida nell'altro formato.
4. Entro il [data di adozione+quattro anni] gli Stati membri provvedono affinché siano rilasciate automaticamente solo patenti di guida mobili. Fino a tale data gli Stati membri possono decidere se rilasciare patenti di guida mobili.
5. In deroga al paragrafo 4, su richiesta del richiedente, gli Stati membri prevedono la possibilità di rilasciare una patente di guida fisica al posto di una patente di guida mobile o in combinazione con essa.
6. Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri sono riconosciute reciprocamente dai medesimi.
7. In deroga al paragrafo 6, gli Stati membri riconoscono reciprocamente solo le patenti di guida mobili rilasciate dopo il [data di adozione+tre anni] a norma dell'articolo 5. Le patenti di guida mobili rilasciate prima di tale data ma che soddisfano i requisiti di cui all'articolo 5 sono riconosciute reciprocamente dopo tale data.

Articolo 4

Patenti di guida fisiche

1. Gli Stati membri rilasciano patenti di guida fisiche sulla base delle specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I, parte A1.
2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida, compresi i rischi per i modelli di patente rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. Essi ne informano la Commissione.

La patente di guida fisica è protetta contro la falsificazione mediante le specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I, parte A2. Gli Stati membri possono introdurre caratteristiche di sicurezza aggiuntive.
3. Allorché il titolare di una patente di guida fisica in corso di validità sprovvista di un periodo di validità amministrativa acquisisce la residenza normale in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato tale patente di guida, lo Stato membro

ospitante può, a partire da due anni dopo la data in cui il titolare ha acquisito la residenza normale nel suo territorio, applicare alla patente i periodi di validità amministrativa di cui all'articolo 10, paragrafo 2, rinnovando la patente di guida.

4. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 19 gennaio 2030, tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione soddisfino tutti i requisiti della presente direttiva.
5. Gli Stati membri possono decidere di inserire un supporto di memorizzazione (microchip) nella patente di guida fisica. Qualora decida di inserire un microchip nella patente di guida fisica, uno Stato membro può anche decidere, se previsto dalla legislazione nazionale in materia di patenti di guida, di memorizzare nel microchip dati supplementari rispetto a quanto specificato nell'allegato I, parte D.

Qualora prevedano l'inserimento del microchip nella patente di guida fisica, gli Stati membri applicano i requisiti tecnici di cui all'allegato I, parte B. Gli Stati membri possono introdurre caratteristiche di sicurezza aggiuntive.

Gli Stati membri informano la Commissione in caso di decisione relativa all'inserimento di un microchip nella patente di guida fisica, o di qualsiasi modifica relativa a tale decisione, entro tre mesi dall'adozione della stessa. Gli Stati membri che hanno già inserito un microchip nelle patenti di guida fisiche ne informano la Commissione entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente direttiva.

6. Se il microchip non è inserito nella patente di guida fisica, gli Stati membri possono anche decidere di stampare, nello spazio riservato a tale scopo, un codice QR sulle patenti di guida fisiche da essi rilasciate. Il codice QR consente di verificare l'autenticità delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica.
7. Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica non siano conservati dal verificatore e che l'autorità che rilascia la patente di guida non sia informata del processo di verifica.

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza che i codici QR stampati sulle patenti di guida fisiche devono rispettare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Gli Stati membri informano la Commissione di qualsiasi misura volta all'inserimento di un codice QR nella patente di guida, o di qualsiasi modifica di tale misura, entro tre mesi dall'adozione della stessa.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare l'allegato I, parti A, B e D, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 5

Patenti di guida mobili

1. Gli Stati membri rilasciano patenti di guida mobili sulla base delle specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I, parte C.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le applicazioni elettroniche istituite per le patenti di guida mobili, al fine di consentire la verifica dell'esistenza dei diritti di guida del titolare della patente di guida, siano accessibili gratuitamente alle persone

che hanno la propria residenza normale nel loro territorio o alle persone altrimenti abilitate a essere in possesso di una patente di guida mobile da essi rilasciata.

Tali applicazioni si basano sui portafogli europei di identità digitale rilasciati a norma del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio¹².

3. Gli Stati membri pubblicano e aggiornano regolarmente l'elenco delle applicazioni elettroniche disponibili, istituite e mantenute ai fini del presente articolo.

Gli Stati membri provvedono affinché le applicazioni elettroniche non contengano o, in caso di applicazione di un puntatore, non rendano disponibili più dati di quelli indicati nell'allegato I, parte D.

4. Gli Stati membri mettono a disposizione le informazioni necessarie per accedere ai sistemi nazionali di cui all'allegato I, parte C, utilizzati per la verifica delle patenti di guida mobili, e si tengono reciprocamente e regolarmente aggiornati in merito.

Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare della patente di guida mobile non siano conservati dal verificatore e che l'autorità che rilascia la patente di guida tratti le informazioni ricevute mediante la notifica solo al fine di rispondere alla richiesta di verifica.

5. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco dei pertinenti sistemi nazionali autorizzati a rilasciare dati e puntatori per le patenti di guida mobili. La Commissione rende pubblico, attraverso un canale sicuro, l'elenco di tali sistemi nazionali degli Stati membri in forma firmata o sigillata elettronicamente e adatta al trattamento automatizzato.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare l'allegato I, parte C, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

7. Entro il [data di adozione+18 mesi] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti l'interoperabilità, la sicurezza e le prove delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Articolo 6

Categorie di patenti di guida

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

- a) 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;

¹² Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

- b) motocicli e tricicli a motore:
- i) 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;
 - ii) 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;
 - iii) categoria A:
 - motocicli;
 - tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW;
- c) autoveicoli:
- i) 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.

Gli Stati membri possono inoltre decidere di introdurre questa categoria esclusivamente per i veicoli di cui all'articolo 9, paragrafo 4, primo comma, lettera c), e alle condizioni ivi previste. Se uno Stato membro decide in tal senso, lo indica sulla patente di guida utilizzando il codice dell'Unione 60.03;
 - ii) categoria B:
 - autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3 500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
 - agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg.

Fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 4 250 kg. Qualora tale combinazione superi 3 500 kg, gli Stati membri, conformemente alle disposizioni dell'allegato V, richiedono per la guida della combinazione stessa:

 - il completamento di una formazione; oppure
 - il superamento di una prova di capacità e comportamento.

Gli Stati membri possono anche richiedere sia la formazione che il superamento di una prova di capacità e comportamento.

Gli Stati membri indicano l'abilitazione alla guida di tale combinazione sulla patente mediante il pertinente codice dell'Unione di cui all'allegato I, parte E;
 - iii) categoria BE:

- fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, 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 supera 3 500 kg;
- iv) categoria C1:
 - autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 7 500 kg, e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
 - agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;
- v) categoria C1E:
 - fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella 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 delle norme di omologazione per i veicoli interessati, 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 3 500 kg, purché la massa autorizzata del complesso non superi 12 000 kg;
- vi) categoria C:
 - autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
 - agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;
- vii) categoria CE:
 - fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, 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;
- viii) categoria D1:
 - autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 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;
- ix) categoria D1E:
 - fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, 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;
- x) 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;

xi) categoria DE:

- fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, 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.

2. Previo accordo della Commissione, che valuta l'impatto della misura proposta sulla sicurezza stradale, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente articolo determinati tipi specifici di veicoli a motore, tra cui i veicoli speciali per le persone con disabilità.

Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione della presente direttiva i tipi di veicoli utilizzati dalle forze armate o dalla protezione civile o messi a loro disposizione. Essi ne informano la Commissione.

Articolo 7

Età minima

1. L'età minima per il rilascio della patente di guida è la seguente:

- a) 16 anni per le categorie AM, A1 e B1;
- b) 18 anni per le categorie A2, B, BE, C1 e C1E;
- c) per quanto riguarda la categoria A:
 - i) 20 anni per i motocicli. Tuttavia l'autorizzazione a guidare motocicli di questa categoria è subordinata all'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli con patente di guida della categoria A2. Questa esperienza di due anni può non essere richiesta se il candidato ha almeno 24 anni;
 - ii) 21 anni per i tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW;
- d) 21 anni per le categorie C, CE, D1 e D1E;
- e) 24 anni per le categorie D e DE.

2. Gli Stati membri possono modificare l'età minima per il rilascio della patente di guida:

- a) abbassandola a 14 anni o innalzandola a 18 anni per la categoria AM;
- b) innalzandola a 18 anni per la categoria B1;
- c) innalzandola a 18 anni per la categoria A1, purché siano soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:
 - i) tra l'età minima per la categoria A1 e l'età minima per la categoria A2 c'è un intervallo di due anni;
 - ii) è richiesta un'esperienza di almeno due anni su motocicli della categoria A2 prima di accedere alla guida di motocicli della categoria A, come previsto al paragrafo 1, lettera c), punto i);
- d) abbassandola a 17 anni per le categorie B e BE.

3. Gli Stati membri possono abbassare l'età minima a 18 anni per la categoria C e a 21 anni per la categoria D per quanto riguarda:
- a) i veicoli utilizzati dai vigili del fuoco e per il mantenimento dell'ordine pubblico;
 - b) i veicoli sottoposti a prove su strada a fini di riparazione o manutenzione.
4. Le patenti di guida rilasciate a norma dei paragrafi 2 e 3 sono valide soltanto nel territorio dello Stato membro di rilascio fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto il limite di età minimo di cui al paragrafo 1.
- Gli Stati membri possono riconoscere la validità nel loro territorio delle patenti di guida rilasciate a conducenti che non abbiano ancora raggiunto le età minime di cui al paragrafo 1.
5. In deroga al paragrafo 1, lettere d) ed e), del presente articolo, se il candidato è in possesso di un certificato di abilitazione professionale di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2022/2561, l'età minima per il rilascio della patente di guida è la seguente:
- a) per le categorie C e CE, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva (UE) 2022/2561;
 - b) per le categorie D1 e D1E, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), secondo comma, di tale direttiva;
 - c) per le categorie D e DE, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), primo comma, e punto ii), primo comma, e lettera b), di tale direttiva.

Qualora, a norma dell'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), secondo comma, o punto ii), secondo comma, della direttiva (UE) 2022/2561, uno Stato membro autorizzi la guida nel suo territorio a partire da un'età inferiore, la validità della patente di guida è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto l'età minima di cui al primo comma del presente paragrafo e sia in possesso di un certificato di abilitazione professionale.

Articolo 8

Condizioni e limitazioni

1. Gli Stati membri contrassegnano le patenti di guida rilasciate a una persona che è autorizzata a guidare a una o più condizioni. A tal fine gli Stati membri utilizzano i corrispondenti codici dell'Unione di cui all'allegato I, parte E. Essi possono anche utilizzare codici nazionali per le condizioni non contemplate dall'allegato I, parte E.
- Se, a causa di un'incapacità fisica, la guida è autorizzata solo per determinati tipi di veicoli o per veicoli adattati al fine di compensare tali incapacità, la prova di capacità e comportamento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, è effettuata con un tale veicolo.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare l'allegato I, parte E, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Graduazione ed equivalenze tra categorie

1. Le patenti di guida per le categorie BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE sono rilasciate solo ai conducenti già in possesso di patente per la categoria B.
2. La validità delle patenti di guida è fissata come segue:
 - a) la patente rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria BE;
 - b) la patente rilasciata per la categoria CE è valida per la categoria DE purché il relativo titolare sia già in possesso di patente per la categoria D;
 - c) la patente rilasciata per la categoria C1E o CE è valida per la categoria D1E purché il titolare sia già in possesso di patente per la categoria D1;
 - d) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida per i complessi di veicoli, rispettivamente, delle categorie C1E e D1E;
 - e) la patente rilasciata per una qualsiasi delle categorie è valida per i veicoli della categoria AM. Tuttavia, per le patenti di guida rilasciate nel suo territorio, uno Stato membro può limitare le equivalenze per la categoria AM alle categorie A1, A2 e A qualora esso imponga una prova pratica come requisito per ottenere la categoria AM;
 - f) la patente rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1;
 - g) la patente rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida, rispettivamente, per le categorie A1, A2, B1, C1 o D1;
 - h) due anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria B è valida per la guida dei veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE¹³ del Consiglio aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg senza rimorchio.
3. Per guidare sul territorio nazionale, gli Stati membri possono accordare le seguenti equivalenze:
 - a) i tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW possono essere guidati con una patente della categoria B, purché il titolare abbia almeno 21 anni;
 - b) i motocicli della categoria A1 possono essere guidati con una patente della categoria B.

Le equivalenze di cui al primo comma sono riconosciute reciprocamente dagli Stati membri che le hanno accordate.

Gli Stati membri non indicano sulla patente di guida che il titolare è abilitato a guidare i veicoli di cui al primo comma, salvo mediante i pertinenti codici dell'Unione di cui all'allegato I, parte E.

Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione in merito alle equivalenze di cui al primo comma accordate sul loro territorio, compresi i codici nazionali

¹³ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

eventualmente utilizzati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. La Commissione mette tali informazioni a disposizione degli Stati membri al fine di agevolare l'applicazione del presente paragrafo.

4. Gli Stati membri possono autorizzare sul loro territorio la guida delle categorie di veicoli seguenti:

- a) veicoli della categoria D1 aventi una massa massima autorizzata di 3 500 kg, escluse le attrezzature specializzate destinate al trasporto di passeggeri con disabilità, da parte di persone di età non inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B da almeno due anni dopo il primo rilascio di detta patente e sempreché tali veicoli siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti;
- b) veicoli aventi massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg da parte di persone di età non inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B da almeno due anni dopo il primo rilascio di detta patente, purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:
 - i) tali veicoli sono destinati ad essere utilizzati, da fermi, solo per fini didattici o ricreativi;
 - ii) sono utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali;
 - iii) sono stati modificati in modo da non poter essere utilizzati per il trasporto di oltre nove persone o per il trasporto di merci di qualsiasi natura, salvo quelle assolutamente necessarie all'uso che è stato loro assegnato;
- c) veicoli della categoria B aventi una massa massima autorizzata di 2 500 kg e una velocità massima fisicamente limitata a 45 km/h da parte di persone di età inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B1.

Gli Stati membri non indicano sulla patente di guida che il titolare è abilitato a guidare i veicoli di cui al primo comma, lettere a) e b), salvo mediante i pertinenti codici nazionali.

Gli Stati membri informano la Commissione di tutte le autorizzazioni concesse a norma del presente paragrafo.

Articolo 10

Rilascio, validità e rinnovo

1. Il rilascio della patente di guida è subordinato al soddisfacimento delle condizioni seguenti:

- a) il superamento di una prova di capacità e comportamento e di una prova teorica e il rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;
- b) per la categoria AM, il superamento di una prova teorica soltanto; gli Stati membri possono imporre il superamento di una prova di capacità e comportamento e di un esame medico per questa categoria.

Gli Stati membri possono imporre una prova di capacità e comportamento specifica per i veicoli a tre ruote e i quadricicli rientranti in detta categoria. Per

la differenziazione dei veicoli di categoria AM può essere inserito un codice nazionale nella patente di guida;

- c) per quanto riguarda la categoria A2 o la categoria A, e a condizione che il candidato abbia acquisito un'esperienza di almeno due anni su un motociclo rientrante rispettivamente nella categoria A1 o nella categoria A2:
 - i) il superamento di una prova di capacità e comportamento soltanto; oppure
 - ii) il completamento di una formazione a norma dell'allegato VI;
- d) il completamento di una formazione o il superamento di una prova di capacità e comportamento, oppure il completamento di una formazione e il superamento di una prova di capacità e comportamento a norma dell'allegato V per quanto riguarda la categoria B per la guida di un complesso di veicoli di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii), terzo comma;
- e) la residenza normale, o la prova della qualifica di studente per un periodo di almeno sei mesi, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.

2. La durata della validità amministrativa delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri è la seguente:

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

Il rinnovo di una patente di guida può far scattare un nuovo periodo di validità amministrativa per una o più altre categorie per le quali il titolare è abilitato alla guida, nella misura in cui ciò sia conforme alle condizioni stabilite nella presente direttiva.

La presenza di un microchip o di un codice QR a norma dell'articolo 4, paragrafi 5 e 6 rispettivamente, non è una condizione preliminare per la validità di una patente di guida. Lo smarrimento o l'illeggibilità del microchip o del codice QR o qualsiasi altro danneggiamento dello stesso non incidono sulla validità della patente di guida.

Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida rilasciate ai conducenti inesperti ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 1, per qualsiasi categoria, al fine di applicare a tali conducenti misure specifiche volte a migliorare la loro sicurezza stradale.

Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa di singole patenti di guida per qualsiasi categoria qualora risulti necessario incrementare la frequenza dei controlli medici o applicare altre misure specifiche, tra cui limitazioni nei confronti degli autori di infrazioni stradali.

Gli Stati membri riducono a un massimo di cinque anni i periodi di validità amministrativa di cui al primo comma per le patenti di guida i cui titolari risiedono nel loro territorio e abbiano compiuto 70 anni di età, al fine di incrementare la frequenza dei controlli medici o applicare altre misure specifiche, tra cui corsi di aggiornamento. Questo periodo di validità amministrativa ridotto si applica soltanto al momento del rinnovo della patente di guida.

Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa di cui al presente paragrafo per le patenti di guida di persone cui è stato rilasciato un permesso di soggiorno temporaneo o che beneficiano sul loro territorio della

protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale. A tal fine, tale periodo di validità amministrativa ridotto è pari o inferiore alla validità amministrativa del permesso di soggiorno temporaneo o della protezione temporanea o della protezione adeguata.

3. Il rinnovo della patente di guida nel momento in cui scade la sua validità amministrativa è subordinato a entrambe le condizioni seguenti:
 - a) il continuo rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III;
 - b) la residenza normale, o la prova della qualifica di studente per un periodo di almeno sei mesi, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida al momento della presentazione della domanda.

4. In caso di crisi gli Stati membri possono prorogare per un massimo di sei mesi il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida che altrimenti scadrebbero. La proroga può essere rinnovata qualora la crisi persista.

Tale proroga è debitamente motivata e comunicata immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente tali dati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri riconoscono la validità delle patenti di guida il cui periodo di validità amministrativa è stato prorogato a norma del presente paragrafo.

Qualora una crisi colpisca più Stati membri, la Commissione può adottare atti di esecuzione al fine di prorogare il periodo di validità amministrativa di tutte o di alcune categorie di patenti di guida che altrimenti scadrebbero. Tale proroga non può essere superiore a sei mesi e può essere rinnovata qualora la crisi persista. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 3.

Qualora uno Stato membro non incontri, o non rischi di incontrare, difficoltà che rendono impraticabile il rinnovo delle patenti di guida a seguito della crisi di cui al terzo comma o abbia adottato misure nazionali adeguate per attenuare l'impatto della crisi, tale Stato membro può decidere di non applicare la proroga introdotta dall'atto di esecuzione di cui al terzo comma, previa informazione della Commissione. La Commissione ne informa gli altri Stati membri e pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Ai fini del presente paragrafo, per crisi si intende un evento eccezionale, imprevisto e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione, con un impatto diretto o indiretto significativo sul settore dei trasporti su strada e che inoltre impedisce o compromette in modo sostanziale la possibilità per i titolari di patenti di guida o le autorità nazionali competenti di espletare le procedure necessarie per il rinnovo delle stesse.

5. Fatte salve le disposizioni nazionali in materia di leggi penali e di polizia, gli Stati membri possono applicare, per il rilascio della patente di guida, le disposizioni nazionali relative a condizioni diverse da quelle di cui alla presente direttiva. Essi ne informano la Commissione.
6. Al momento del rilascio o del rinnovo di patenti di guida delle categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, gli Stati membri possono richiedere una visita in cui si applicano le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida di cui all'allegato III

anziché l'autovalutazione di cui al punto 3 di tale allegato. In tal caso la visita medica riguarda tutte le incapacità di natura medica indicate nell'allegato III.

Entro il [data di adozione+18 mesi] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il contenuto dell'autovalutazione di cui all'allegato III, punto 3, e che riguardano tutte le incapacità di natura medica indicate in tale allegato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

7. Si può essere titolari di un'unica patente di guida fisica. Si può tuttavia essere titolari di più patenti di guida mobili, purché rilasciate dallo stesso Stato membro.

Non si può essere titolari di patenti di guida rilasciate da più di uno Stato membro.

Uno Stato membro rifiuta il rilascio della patente di guida allorché accerta che il richiedente è già titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie ai fini dell'applicazione del terzo comma. Le misure necessarie relativamente al rilascio, alla sostituzione, al rinnovo o alla conversione di una patente di guida consistono nel verificare con gli altri Stati membri se vi siano ragionevoli motivi di supporre che il richiedente sia già titolare di un'altra patente di guida. A tal fine gli Stati membri si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida di cui all'articolo 19.

Fermo restando l'articolo 3, paragrafo 6, uno Stato membro che rilascia una patente di guida applica la dovuta diligenza per garantire che una persona soddisfi i requisiti stabiliti nel paragrafo 1 del presente articolo e applica le disposizioni nazionali riguardanti l'annullamento o la revoca della patente di guida o del diritto di guidare qualora si accerti che una patente è stata rilasciata senza che tali requisiti fossero soddisfatti.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare gli allegati II, III, V e VI, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 11

Conversione e sostituzione delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri

1. Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la conversione della propria patente di guida in una equivalente. Lo Stato membro che procede alla conversione verifica per quale categoria la patente presentata sia effettivamente in corso di validità.
2. Fatto salvo il rispetto del principio di territorialità delle leggi penali e dei regolamenti di polizia, lo Stato membro di residenza normale può applicare al titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro le proprie disposizioni nazionali concernenti la limitazione, la sospensione, la revoca o l'annullamento del diritto di guidare e, se necessario, può procedere a tal fine alla conversione della patente.
3. Lo Stato membro che procede alla conversione restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, precisandone i motivi.
4. La sostituzione di una patente di guida in seguito a smarrimento o furto può essere ottenuta esclusivamente presso le autorità competenti dello Stato membro in cui il

titolare ha la propria residenza normale. Queste ultime procedono alla sostituzione in base alle informazioni in loro possesso o, se del caso, in base a un attestato delle autorità competenti dello Stato membro che ha rilasciato la patente originaria.

Articolo 12

Conversione di patenti di guida rilasciate da paesi terzi

1. Se uno Stato membro prevede la conversione di una patente di guida rilasciata da un paese terzo a un titolare che ha acquisito la residenza normale nel suo territorio, tale Stato membro procede alla conversione della stessa conformemente alle disposizioni del presente articolo.
2. Qualora uno Stato membro converta una patente di guida rilasciata da un paese terzo che non è stato oggetto di una decisione di esecuzione di cui al paragrafo 7, tale conversione, nonché ogni rinnovo o sostituzione successivi, sono registrati sulla patente di guida rilasciata da tale Stato membro mediante apposizione del codice pertinente di cui all'allegato I, parte E. In caso di trasferimento della residenza normale del titolare di tale patente in un altro Stato membro, quest'ultimo può non applicare il principio del riconoscimento reciproco come definito all'articolo 3, paragrafo 6.

Per tali conversioni gli Stati membri applicano le disposizioni della propria legislazione nazionale, conformemente alle condizioni previste dal presente paragrafo.

3. Se la patente di guida è rilasciata per una categoria e da un paese terzo oggetto di una decisione di esecuzione di cui al paragrafo 7, tale conversione non è registrata sulla patente di guida rilasciata dallo Stato membro interessato. In tali casi gli Stati membri convertono la patente di guida conformemente alle condizioni stabilite nella pertinente decisione di esecuzione.
4. Se una patente di guida rilasciata da uno Stato membro è stata convertita con una patente di guida rilasciata da un paese terzo, gli Stati membri non esigono il rispetto di condizioni aggiuntive diverse da quelle di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera a), né registrano informazioni aggiuntive per la conversione di tale patente di guida con un'altra da essi rilasciata, per quanto riguarda le categorie della patente di guida originaria.

Nel caso di cui al primo comma, qualora il richiedente chieda la conversione di una patente di guida valida anche per le categorie per le quali ha acquisito il diritto di guidare in un paese terzo, si applicano le norme seguenti:

- a) se la patente di guida è stata rilasciata per una categoria e da un paese terzo oggetto di una decisione di esecuzione di cui al paragrafo 7, si applica il paragrafo 3;
 - b) in mancanza di tale decisione di esecuzione, si applica il paragrafo 2.
5. Le conversioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 hanno luogo solo se la patente di guida rilasciata dal paese terzo è stata consegnata alle autorità competenti dello Stato membro che effettua la conversione.
 6. La Commissione può rilevare che un paese terzo dispone di un quadro dei trasporti su strada che garantisce, in tutto o in parte, un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione, il che consente la conversione delle patenti di

guida rilasciate dal paese terzo in questione senza che tale conversione sia registrata sulle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri, se necessario previo soddisfacimento di determinate condizioni prestabilite.

Qualora individui un tale paese terzo, la Commissione può valutarne il quadro dei trasporti su strada in cooperazione con gli Stati membri. Gli Stati membri dispongono di sei mesi per esprimere il proprio parere sul quadro dei trasporti su strada in essere nel paese terzo individuato. La Commissione procede alla valutazione non appena riceve un parere da tutti gli Stati membri o, se posteriore, dopo la scadenza del termine per l'invio dei pareri.

Nel valutare il quadro dei trasporti su strada in essere in un paese terzo, la Commissione tiene conto almeno degli elementi seguenti:

- a) i requisiti vigenti 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;
- b) se il paese terzo rilascia patenti di guida mobili e, in caso affermativo, i dettagli tecnici e strutturali applicabili per il funzionamento del sistema;
- c) il livello di circolazione di patenti di guida falsificate e le misure adottate al fine di impedire la falsificazione delle patenti di guida;
- d) il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida rilasciate dal paese terzo;
- e) le condizioni di traffico nel paese terzo e la loro comparabilità con le condizioni di traffico sulle reti stradali dell'Unione;
- f) le prestazioni in materia di sicurezza stradale del paese terzo.

7. La Commissione, dopo aver effettuato la valutazione di cui al paragrafo 6 e mediante decisioni di esecuzione, può decidere che un paese terzo dispone di un quadro dei trasporti su strada che garantisce, in tutto o in parte, un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione, il che consente la conversione delle patenti di guida rilasciate dal paese terzo in questione senza che tale conversione sia registrata sulla patente di guida rilasciata da uno Stato membro.

Nella decisione di esecuzione figurano almeno:

- a) le categorie di patenti di guida di cui all'articolo 6 per le quali può essere effettuata una conversione senza che ciò debba essere registrato sulla patente di guida rilasciata da uno Stato membro;
- b) le date di rilascio delle patenti di guida del paese terzo a partire dalle quali può essere effettuata una conversione senza che ciò debba essere registrato sulla patente di guida rilasciata da uno Stato membro;
- c) eventuali condizioni generali da soddisfare ai fini della verifica dell'autenticità del documento ufficiale da convertire;
- d) le condizioni generali che il richiedente deve soddisfare per dimostrare la conformità alle norme mediche di cui all'allegato III prima della conversione.

Se la patente di guida del richiedente non consente il rispetto del secondo comma, lettere a) o b), del presente paragrafo, gli Stati membri possono decidere di convertirla conformemente al paragrafo 2. Se il richiedente non è in grado di

soddisfare il secondo comma, lettere c) o d), del presente paragrafo, gli Stati membri rifiutano di convertire la patente di guida. Qualsiasi condizione aggiuntiva che la decisione di esecuzione può contenere prevede l'applicabilità delle disposizioni nazionali dello Stato membro a norma del paragrafo 2 o il rifiuto della conversione della patente di guida, qualora tali condizioni non siano rispettate dal richiedente.

Le decisioni di esecuzione sono adottate secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

8. La decisione di esecuzione di cui al paragrafo 7 prevede un riesame periodico, almeno ogni quattro anni, della situazione della sicurezza stradale nel paese terzo interessato. In funzione delle conclusioni del riesame, la Commissione mantiene, modifica o sospende, nella misura necessaria, o abroga la decisione di esecuzione di cui al paragrafo 7.
9. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sul suo sito web un elenco dei paesi terzi che sono stati oggetto di una decisione di esecuzione a norma del paragrafo 7 e pubblica di conseguenza anche tutte le modifiche pertinenti apportate a norma del paragrafo 9.
10. La Commissione istituisce una rete di conoscenze per raggruppare, elaborare e diffondere conoscenze e informazioni sulle migliori pratiche per l'integrazione dei conducenti professionisti stranieri nel mercato interno. La rete comprende le autorità degli Stati membri, i centri di eccellenza, le università e i ricercatori e le parti sociali pertinenti e altri operatori pertinenti del settore dei trasporti su strada.

Articolo 13

Effetti della limitazione, della sospensione, della revoca o dell'annullamento del diritto di guidare o della patente di guida

1. Uno Stato membro rifiuta il rilascio della patente di guida ad un richiedente la cui patente sia limitata, sospesa, revocata o annullata in un altro Stato membro.
2. Uno Stato membro rifiuta di riconoscere a una persona la cui patente o il cui diritto di guidare siano limitati, sospesi, revocati o annullati nel territorio di un altro Stato la validità della patente di guida rilasciata da tale Stato membro.
3. La patente di guida o il diritto di guidare sono considerati limitati, sospesi, revocati o annullati ai fini del presente articolo finché la persona interessata non soddisfa le condizioni imposte da uno Stato membro alle quali deve conformarsi per poter recuperare il diritto di guidare o la patente di guida o per poterne chiedere una nuova.
Gli Stati membri si assicurano che le condizioni da essi imposte affinché il titolare possa recuperare il diritto di guidare o la patente di guida o possa chiedere una nuova patente siano proporzionate, non discriminatorie per i titolari di patenti di guida rilasciate da qualsiasi altro Stato membro e non comportino, di per sé, un rifiuto a tempo indeterminato di rilasciare una patente di guida o di riconoscere una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.
4. Nessuna disposizione del presente articolo osta a che gli Stati membri vietino a una persona di guidare nel loro territorio a tempo indeterminato senza darle la possibilità di recuperare il diritto di guidare o la patente di guida o di poterne chiedere una nuova, qualora ciò sia giustificato dal suo comportamento.

Qualora, conformemente al presente paragrafo, abbia imposto un divieto di guida a tempo indeterminato, uno Stato membro può rifiutare di riconoscere sine die la validità di qualsiasi patente di guida rilasciata da un altro Stato membro nel suo rispettivo territorio. In deroga al paragrafo 1, altri Stati membri possono, previa consultazione dello Stato membro che impone il divieto di guida a tempo indeterminato, rilasciare una patente di guida a tale persona.

Articolo 14

Sistema di guida accompagnata

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, lettere b) e d) rispettivamente, gli Stati membri rilasciano le patenti di guida, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, per le categorie B e C contrassegnate con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, ai richiedenti che abbiano compiuto 17 anni di età.
2. I titolari di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 che non abbiano compiuto 18 anni di età guidano solo se accompagnati da una persona che soddisfa le condizioni seguenti:
 - a) abbia un'età minima di 25 anni;
 - b) sia titolare di una patente di guida della categoria pertinente rilasciata da oltre cinque anni;
 - c) non sia stata oggetto di una decisione di ritiro della patente di guida negli ultimi cinque anni;
 - d) non sia stata oggetto di una decisione nell'ambito del diritto penale derivante da un'infrazione del codice della strada;
 - e) nel caso di un veicolo di categoria C, possieda la qualificazione e la formazione previste dalla direttiva (UE) 2022/2561.
3. Gli Stati membri possono esigere l'identificazione degli accompagnatori di cui al paragrafo 2 al fine di garantire il rispetto del presente articolo. Gli Stati membri possono limitare il numero di accompagnatori possibili.
4. Gli Stati membri possono applicare condizioni aggiuntive per il rilascio di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 ai richiedenti che non abbiano compiuto 18 anni di età. Essi ne informano la Commissione. La Commissione rende tali informazioni accessibili al pubblico.

Articolo 15

Periodo di prova

1. Il titolare di una patente di guida di una determinata categoria rilasciata per la prima volta è considerato un conducente inesperto ed è soggetto a un periodo di prova di almeno due anni.
2. Gli Stati membri stabiliscono norme in materia di sanzioni per i conducenti inesperti che guidano con un tasso alcolemico superiore a 0,0 g/ml e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

3. Gli Stati membri possono stabilire norme aggiuntive applicabili sul loro territorio ai conducenti inesperti durante il periodo di prova al fine di migliorare la sicurezza stradale. Essi ne informano la Commissione.
4. Gli Stati membri contrassegnano le patenti di guida rilasciate durante il periodo di prova con il codice dell'Unione 98.01 di cui all'allegato I, parte E.
5. Il periodo di prova non si applica ai conducenti che ottengono una patente di guida di categoria A2 o A conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, lettera c).

Articolo 16

Esaminatori

1. Gli esaminatori di guida soddisfano le norme minime di cui all'allegato IV.
Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione anteriormente al 19 gennaio 2013 sono soggetti unicamente alle disposizioni relative alla garanzia della qualità e alle misure di formazione continua a carattere periodico.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare l'allegato IV, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 17

Residenza normale

1. Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, la residenza normale è il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Tuttavia, per residenza normale di una persona i cui interessi professionali sono situati in un luogo diverso da quello degli interessi personali e che pertanto soggiorna alternativamente in luoghi diversi che si trovino in due o più Stati membri, si intende il luogo in cui tale persona ha i propri interessi personali, a condizione che vi ritorni regolarmente. Quest'ultima condizione non è necessaria se la persona effettua un soggiorno in uno Stato membro per l'esecuzione di una missione a tempo determinato. La frequenza di un'università o di una scuola non implica il trasferimento della residenza normale.

2. Ai fini dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), e dell'articolo 11, paragrafo 4, la residenza normale del personale dei servizi diplomatici dell'Unione o dei suoi Stati membri, o dei componenti del loro nucleo familiare, si ritiene situata nel territorio degli Stati membri che hanno rilasciato le patenti di guida che vengono rinnovate o sostituite.

Ai fini del presente articolo, nei "servizi diplomatici dell'Unione" rientrano i funzionari dei servizi competenti del segretariato generale del Consiglio e della Commissione, nonché il personale distaccato dai servizi diplomatici nazionali degli Stati membri e qualsiasi altro dipendente o contraente che lavora per le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione nell'ambito della rappresentanza esterna e che, per

poter svolgere le proprie mansioni contrattuali, deve vivere almeno 181 giorni nel territorio di uno o più paesi terzi nel corso di un anno civile.

3. Se non è in grado di provare che ha stabilito la sua residenza normale in un determinato Stato membro ai sensi del paragrafo 1, il titolare di una patente di guida può, come ultima risorsa, ottenere il rinnovo della stessa nello Stato membro che l'ha rilasciata originariamente.
4. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), e ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida di categoria B, un richiedente la cui residenza normale sia diversa dallo Stato membro di cittadinanza può ottenere il rilascio della patente di guida da quest'ultimo, qualora lo Stato membro di residenza normale non preveda la possibilità di superare le prove teoriche o pratiche in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di cittadinanza o con l'assistenza di un interprete.

Articolo 18

Equivalenze delle patenti non conformi al modello standard dell'Unione

1. Gli Stati membri applicano le equivalenze stabilite dalla decisione (UE) 2016/1945 della Commissione¹⁴ tra le abilitazioni ottenute anteriormente al 19 gennaio 2013 e le categorie di cui all'articolo 6 della presente direttiva.
2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva.

Articolo 19

Assistenza reciproca

1. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni sulle patenti che hanno rilasciato, convertito, sostituito, rinnovato, limitato, sospeso, revocato o annullato, sulle decisioni di ritiro della patente di guida che hanno imposto o prevedono di imporre e si consultano al fine di verificare se il richiedente della patente di guida non sia stato oggetto di una decisione di ritiro della patente di guida in uno Stato membro. Essi si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida istituita per tali fini.
2. Gli Stati membri possono inoltre avvalersi della rete dell'UE delle patenti di guida al fine di scambiarsi informazioni per gli scopi seguenti:
 - a) consentire alle loro autorità di verificare la validità e l'autenticità di una patente di guida durante i controlli su strada o nell'ambito di misure antifalsificazione;
 - b) agevolare le indagini volte a individuare la persona responsabile delle infrazioni in materia di sicurezza stradale, conformemente alla direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵;

¹⁴ Decisione (UE) 2016/1945 della Commissione, del 14 ottobre 2016, relativa alle equivalenze fra le categorie di patenti di guida (GU L 302 del 9.11.2016, pag. 62).

¹⁵ Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9).

- c) prevenire, accertare e indagare i reati di cui al [RIFERIMENTO A PRÜM II];
 - d) applicare la direttiva (UE) 2022/2561;
 - e) attuare e applicare la [NUOVA DIRETTIVA SULL'EFFETTO A LIVELLO DI UNIONE DI DETERMINATE DECISIONI DI RITIRO DELLA PATENTE DI GUIDA].
3. L'accesso alla rete è protetto. La rete prevede scambi di informazioni sincroni (in tempo reale) e asincroni, nonché l'invio e la ricezione di messaggi, notifiche e allegati protetti.
- Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che le informazioni scambiate attraverso la rete siano aggiornate.
- Gli Stati membri possono consentire l'accesso alla rete solo alle autorità competenti per gli scopi di cui ai paragrafi 1 e 2.
4. Gli Stati membri si assistono reciprocamente anche nell'attuazione della patente di guida mobile, in particolare per garantire l'interoperabilità senza soluzione di continuità tra le applicazioni e le funzioni di verifica di cui all'allegato I, parte C.
5. Al fine di garantire l'interoperabilità tra i sistemi nazionali connessi alla rete dell'UE delle patenti di guida e la protezione dei dati personali scambiati in tale contesto, la Commissione adotta, entro il 6 giugno 2026, atti di esecuzione che stabiliscono nel dettaglio i requisiti operativi, di interfaccia e tecnici della rete dell'UE delle patenti di guida. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.
6. Gli Stati membri possono cooperare nell'applicazione di qualsiasi limitazione, sospensione, revoca o annullamento parziale del diritto di guidare o di una patente di guida, in particolare se le rispettive misure sono limitate a determinate categorie di patenti di guida o al territorio di taluni Stati membri, in particolare mediante menzioni sulle patenti di guida da essi rilasciate.

Articolo 20

Riesame

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, fornendo anche i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili.

Entro [entrata in vigore+cinque anni], e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva, compreso il suo impatto sulla sicurezza stradale.

Articolo 21

Esercizio della delega

- 1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
- 2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, e all'articolo 16,

paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, e all'articolo 16, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 8, dell'articolo 5, paragrafo 6, dell'articolo 8, paragrafo 2, dell'articolo 10, paragrafo 8, e dell'articolo 16, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 22

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la patente di guida. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Laddove il parere del comitato debba essere ottenuto con procedura scritta, questa si conclude senza esito quando, entro il termine per la formulazione del parere, il presidente del comitato decida in tal senso o la maggioranza semplice dei membri del comitato lo richieda.

Se il comitato non esprime alcun parere, la Commissione non adotta l'atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 23

Modifiche della direttiva (UE) 2022/2561

All'articolo 5, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2561 è aggiunta la lettera c) seguente:

"c) a partire dai 17 anni di età, veicoli della categoria di patenti di guida C, a condizione di essere titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e solo alle condizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva [RIFERIMENTO ALLA PRESENTE DIRETTIVA]."

Articolo 24

Modifiche del regolamento (UE) 2018/1724

L'allegato II del regolamento (UE) 2018/1724 è così modificato:

- a) nella seconda colonna, in corrispondenza alla riga "Trasferimento", è aggiunta la cella seguente: "Ottenimento e rinnovo di una patente di guida";
- b) nella terza colonna, in corrispondenza alla riga "Trasferimento", è aggiunta la cella seguente: "Rilascio, conversione e sostituzione delle patenti di guida dell'UE".

Articolo 25

Recepimento

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano entro e non oltre il [data di adozione+due anni] le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Essi applicano queste disposizioni a decorrere dal [data di adozione+tre anni].

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 26

Abrogazione

1. La direttiva 2006/126/CE è abrogata a decorrere dal [data di adozione+tre anni].
I riferimenti alla direttiva 2006/126/CE si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII.
2. Il regolamento (UE) n. 383/2012 è abrogato a decorrere dal [data di adozione+tre anni].

3. I riferimenti al regolamento (UE) n. 383/2012 si intendono fatti all'allegato I, parte B, della presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII.

Articolo 27

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 28

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente

SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione.

1.2. Settore/settori interessati

Trasporti, sicurezza stradale.

1.3. La proposta/iniziativa riguarda:

☐ una nuova azione

☐ una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria⁶⁶

☒ la proroga di un'azione esistente

☐ la fusione o il riorientamento di una o più azioni verso un'altra/una nuova azione

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi generali

Gli obiettivi generali sono migliorare la sicurezza stradale e facilitare la libera circolazione delle persone.

1.4.2. Obiettivi specifici

- Migliorare le capacità, le conoscenze e l'esperienza di guida e ridurre e punire i comportamenti pericolosi;
- garantire un'adeguata idoneità fisica e mentale dei conducenti in tutta l'UE;
- eliminare gli ostacoli inopportuni o inutili che hanno ripercussioni sui richiedenti e i titolari di patenti di guida.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Si prevedono effetti sociali positivi in termini di incidenza sulla sicurezza stradale e sulla libera circolazione delle persone. Si stima che nel periodo 2025-2050 saranno salvate circa 1 153 vite umane e saranno evitati 11 020 feriti gravi rispetto allo scenario di riferimento, migliorando le capacità e le conoscenze dei conducenti e riducendo il numero di conducenti sulle strade dell'Unione che mettono in atto comportamenti pericolosi o che sono inadatti alla guida dal punto di vista medico. In termini monetari, rispetto allo scenario di riferimento la riduzione dei costi esterni degli incidenti è stimata a circa 7,1 miliardi di EUR, espressi come valore attuale, nel

⁶⁶

A norma dell'articolo 58, paragrafo 2, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

periodo 2025-2050. Si prevede inoltre che le misure elimineranno gli ostacoli ingiustificati o inutili all'ottenimento, al riconoscimento o al rinnovo dei diritti di guida, in particolare per i residenti nell'Unione europea e i titolari di patenti di guida straniere ottenute in uno Stato membro diverso da quello di cittadinanza, i conducenti di furgoni e camper alimentati con combustibili alternativi, le persone affette da diabete mellito e i conducenti professionisti.

Si prevede infine che, rispetto allo scenario di riferimento, nel periodo 2025-2050 si avranno effetti positivi per le amministrazioni pubbliche (risparmi sui costi pari a 4,8 miliardi di EUR), per il settore privato (risparmi sui costi pari a 1,5 miliardi di EUR) e per i cittadini (risparmi sui costi pari a 6,6 miliardi di EUR), espressi in valore attuale, in particolare grazie alla completa armonizzazione della validità amministrativa e all'introduzione della patente di guida mobile dell'UE.

1.4.4. Indicatori di prestazione

Poiché l'obiettivo generale è il miglioramento della sicurezza stradale, l'indicatore fondamentale per misurare il successo dell'iniziativa sarebbe la riduzione del numero di vittime della strada e del numero di feriti gravi in incidenti dei quali il conducente è considerato una delle cause. A tal fine, il numero di incidenti sarà considerato nel suo complesso e se sussistono determinate condizioni (ad esempio, quando è coinvolto un solo veicolo o quando il conducente era inesperto o fisicamente/mentalmente inadatto alla guida). L'indicatore dovrà inoltre considerare gli sviluppi globali in materia di sicurezza stradale nonché l'evoluzione della circolazione stradale e del numero di patenti in ciascuno Stato membro (per tener conto di altri possibili fattori).

Per quanto riguarda il secondo obiettivo generale di facilitare la libera circolazione delle persone, l'indicatore fondamentale per misurare il successo dell'iniziativa sarebbe la riduzione del numero di reclami e procedimenti giudiziari connessi alle procedure relative alle patenti di guida.

Gli indicatori relativi a entrambi gli obiettivi continueranno tuttavia a essere relativamente difficili da valutare in ragione delle molteplici cause alla base degli incidenti, dell'indisponibilità di dati e del numero limitato di reclami e procedimenti giudiziari connessi alle procedure relative alle patenti di guida.

Per quanto riguarda l'obiettivo "Migliorare le capacità, le conoscenze e l'esperienza di guida e ridurre e punire i comportamenti pericolosi", la misura del successo sarà data dall'armonizzazione delle norme in materia di capacità, conoscenze e periodi di prova da rispettare per il primo rilascio della patente di guida e dal sanzionamento dei comportamenti pericolosi indipendentemente dalla residenza del trasgressore.

Per quanto riguarda l'"idoneità alla guida", la percentuale di conducenti sottoposti a controlli medici periodici, in funzione dello stato di salute e dell'età, rappresenterà una misura del successo. Per l'eliminazione degli ostacoli che hanno ripercussioni sui richiedenti e i titolari di patenti di guida, una misura del successo sarà costituita dal numero di Stati membri che rilasciano patenti di guida mobili e/o riconoscono le patenti di guida mobili dell'UE, come pure da un numero limitato di reclami e procedimenti giudiziari nei quali la residenza normale costituisce un ostacolo al riconoscimento dei diritti di guida esistenti.

La Commissione monitorerà l'attuazione e l'efficacia della presente iniziativa attraverso diverse azioni e una serie di indicatori fondamentali che misureranno i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi operativi. Cinque anni dopo la scadenza del periodo di recepimento dell'atto legislativo, è opportuno che i servizi della Commissione effettuino una valutazione al fine di verificare in che misura gli obiettivi dell'iniziativa sono stati raggiunti.

Gli strumenti di monitoraggio già istituiti (ad esempio la banca dati CARE) saranno utilizzati per monitorare la correlazione tra incidenti stradali e patenti di guida. Le relazioni conterranno informazioni sul numero di incidenti con feriti e/o morti, nonché sui conducenti coinvolti, quali l'età, la validità e la data di rilascio delle patenti di guida e i risultati dei test antidroga/alcolemici. Per poter distinguere, quanto più possibile, gli effetti della direttiva riveduta da altri fattori, saranno ricavate dagli Stati membri statistiche sul numero di patenti di guida rilasciate. Ciò dovrebbe consentire di valutare l'evoluzione relativa della sicurezza stradale per i principali gruppi di conducenti interessati dalla revisione (ad esempio i conducenti inesperti e i conducenti con patologie).

La Commissione continuerà inoltre a produrre statistiche sull'uso della rete RESPER per lo scambio di informazioni sulle patenti di guida, istituita a norma dell'articolo 15 della direttiva 2006/126/CE. La Commissione potrebbe anche valutare la possibilità di integrare tali informazioni con le statistiche prodotte da EUCARIS, l'applicazione utilizzata da diversi Stati membri per connettersi a RESPER.

Per quanto riguarda l'interoperabilità della patente di guida mobile dell'UE, un apposito gruppo di lavoro nell'ambito del comitato istituito a norma dell'articolo 21 della direttiva monitorerà i progressi compiuti con l'obiettivo di individuare e risolvere potenziali problemi.

La Commissione inviterà inoltre gli Stati membri a condividere le statistiche acquisite dai registri nazionali, come è stato fatto nell'ambito dello studio di sostegno alla presente valutazione d'impatto, sul numero di patenti rilasciate per categoria, per genere e per fascia di età.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità nel breve e lungo termine, compreso un calendario dettagliato per fasi di attuazione dell'iniziativa*

La presente iniziativa introduce la quarta serie consecutiva di norme dell'Unione che disciplinano le patenti di guida (introdotte per la prima volta nel 1980 dalla direttiva 80/1263/CEE)⁶⁷. Tali norme hanno contribuito a ridurre del 61,5 % il numero di

⁶⁷

La prima direttiva concernente la patente di guida (direttiva 80/1263/CEE) ha introdotto la prima serie di norme dell'UE per quanto riguarda l'armonizzazione dei sistemi nazionali di patente di guida, in particolare attraverso l'introduzione di un modello comunitario di patente di guida, la definizione preliminare delle categorie di veicoli e la fissazione delle condizioni alle quali le patenti di guida possono essere rilasciate o convertite in tutta l'UE. Tali norme sono state ulteriormente perfezionate ed estese nella seconda direttiva concernente la patente di guida (direttiva 91/439/CEE). Cosa ancora più importante, è stato istituito il riconoscimento reciproco delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri e sono state introdotte condizioni in materia di età minima per ottenere la patente di guida. La direttiva 2006/126/CE è stata approvata nel dicembre 2006 ed è stata modificata undici volte tra il 2009 e il 2020, principalmente per migliorare l'armonizzazione delle norme e dei requisiti comuni e per adeguarsi agli sviluppi tecnologici.

vittime della strada, che è passato da circa 51 400 nel 2001 a circa 19 800 nel 2021. Il miglioramento della sicurezza stradale tuttavia è stato meno deciso di quanto fosse necessario.

Per ridurre ulteriormente il numero di vittime e feriti sulle strade dell'UE, la proposta prevede diverse misure quali l'aumento della digitalizzazione, compresa l'introduzione delle patenti di guida digitali, e l'aggiornamento delle norme per tenere conto dei progressi tecnologici come i sistemi di guida automatizzata e della sostenibilità. Una delle modifiche dovute all'elettrificazione dell'attuale parco auto europeo consiste nel fatto che i cambi automatici diventeranno la norma nella formazione e negli esami di guida, con la conseguente riformulazione della limitazione del codice 78.

Sono inoltre aggiornati i requisiti di formazione, anche con l'utilizzo di strumenti digitali, nonché i metodi per verificare e garantire un'adeguata idoneità alla guida. Si sta inoltre valutando l'introduzione di un sistema di formazione basato sulla guida accompagnata, secondo il quale i conducenti inesperti dovrebbero guidare accompagnati per un maggior numero di chilometri prima di ottenere la patente di guida. Tale sistema non inciderebbe sull'età minima per guidare non accompagnati, ma rifletterebbe le migliori pratiche adottate da diversi Stati membri.

La proposta attinge inoltre dall'esperienza acquisita in diversi Stati membri per quanto riguarda i periodi di prova e introduce un periodo di due anni in cui i conducenti inesperti sono soggetti a norme più severe. La proposta migliora anche l'accessibilità sicura alle patenti di guida da parte di tutti i cittadini dell'UE e dei paesi terzi ed esaminerà soluzioni che diano maggiori possibilità agli Stati membri di ridurre il numero di conducenti pericolosi sulle strade dell'UE.

1.5.2. *Valore aggiunto*

Senza questo intervento dell'UE, la cooperazione tra gli Stati membri in materia di patenti di guida sarebbe garantita mediante accordi bilaterali o multilaterali, che comporterebbero una maggiore complessità del sistema di rilascio delle patenti e maggiori oneri amministrativi per i titolari delle stesse. Inoltre alcuni dei problemi che ancora permangono sono riconducibili alle diverse modalità di attuazione della direttiva negli Stati membri.

I conducenti potrebbero anche incontrare problemi di natura amministrativa quando si recano in Stati membri che non sono parti contraenti della convenzione di Vienna, ad esempio l'obbligo di essere in possesso di un permesso di guida internazionale. Infine, quando cambiano residenza nell'UE, i titolari di patenti di guida dell'UE dovrebbero ottenere una nuova patente di guida rilasciata dal nuovo paese di residenza, mediante conversione amministrativa o superando l'esame di guida come qualsiasi altro richiedente.

Inoltre le condizioni per ottenere una patente di guida sarebbero diverse, il che comporterebbe una disparità di trattamento dei cittadini dell'UE e una minore efficacia in termini di sicurezza stradale.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

Come indicato al punto 1.5.1, la revisione della direttiva concernente la patente di guida porterà all'adozione di un quarto atto su questo tema. Le prime tre direttive hanno già contribuito in modo significativo a migliorare la sicurezza stradale e la libera circolazione delle persone, facendo sì che i conducenti siano più qualificati e

competenti e più idonei a guidare. Inoltre l'impunità degli autori di infrazioni stradali è stata ridotta con l'introduzione di una patente di guida unica nell'UE e l'istituzione della rete RESPER.

1.5.4. Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale ed eventuali sinergie con altri strumenti pertinenti

La proposta di revisione della direttiva concernente la patente di guida è coerente con altri strumenti dell'UE e con le politiche dell'UE pertinenti, nonché con gli obblighi internazionali (convenzioni UNECE di Ginevra (1949) e Vienna (1968) sulla circolazione stradale). La direttiva disciplina i diritti di guida in funzione delle categorie di veicoli. Talune categorie sono definite in riferimento alle norme dell'UE, in particolare:

- il regolamento (UE) n. 168/2013 relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli⁶⁸, che consente di identificare i tipi di ciclomotori, motocicli, tricicli e quadricicli;
- la direttiva 96/53/CE del Consiglio che stabilisce le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale⁶⁹, che consente di identificare i tipi di veicoli alimentati con combustibili alternativi.

La direttiva stabilisce inoltre l'età minima per l'ottenimento della patente di guida da parte dei (futuri) conducenti professionisti, soggetti alla direttiva (UE) 2022/2561 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri⁷⁰.

Inoltre per lo scambio di informazioni relative alle patenti di guida si applicano anche le norme sulla protezione dei dati personali, in particolare:

- il regolamento (UE) 2018/1725 sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione europea e sulla libera circolazione di tali dati⁷¹;
- il regolamento (UE) 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati ("regolamento generale sulla protezione dei dati")⁷² e la direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio⁷³.

⁶⁸ GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/it/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁷³ Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

Infine, il 3 giugno 2021 la Commissione ha adottato una proposta⁷⁴ di revisione del regolamento (UE) n. 910/2014⁷⁵ per quanto riguarda l'istituzione di un quadro per un'identità digitale europea. Questo nuovo quadro fornisce elementi costitutivi pertinenti per le patenti di guida mobili. In particolare l'identità elettronica e, potenzialmente, le funzioni del portafoglio elettronico possono essere utilizzate per mettere a punto una soluzione interoperabile per le patenti di guida mobili dell'UE.

Per garantire la coerenza della direttiva concernente la patente di guida con gli altri strumenti giuridici riguardanti aspetti relativi all'applicazione della normativa stradale, è stato realizzato un pacchetto negoziale che comprende tre iniziative: oltre alla presente proposta di una nuova direttiva concernente la patente di guida, contiene anche una proposta di direttiva che modifica la direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale e una proposta di direttiva sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida.

1.5.5. Valutazione delle varie opzioni di finanziamento disponibili, comprese le possibilità di riassegnazione

I costi una tantum nel 2025 e i costi di adeguamento correnti fino al 2050 a carico della Commissione riguardano principalmente la creazione di un gruppo di esperti per consentire alle autorità di condividere informazioni e migliori pratiche in relazione all'idoneità fisica e mentale alla guida e lo sviluppo di un programma di formazione online sull'idoneità alla guida per i medici di medicina generale. La realizzazione di queste due iniziative non richiede un aumento delle risorse umane.

1.6. Durata e incidenza finanziaria della proposta/iniziativa

☐ **durata limitata**

- ☐ in vigore a decorrere dal [GG/MM]AAAA fino al [GG/MM]AAAA
- ☐ incidenza finanziaria dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di impegno e dal AAAA al AAAA per gli stanziamenti di pagamento

☒ **durata illimitata**

- Attuazione con un periodo di avviamento dal AAAA al AAAA
- e successivo funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Metodi di esecuzione del bilancio previsti⁷⁶

☒ **Gestione diretta** a opera della Commissione

- ☐ a opera dei suoi servizi, compreso il suo personale presso le delegazioni dell'Unione

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

⁷⁵ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

⁷⁶ Le spiegazioni dei metodi di esecuzione del bilancio e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ a opera delle agenzie esecutive
- ☐ **Gestione concorrente** con gli Stati membri
- ☐ **Gestione indiretta** affidando compiti di esecuzione del bilancio:
 - ☐ a paesi terzi o organismi da questi designati;
 - ☐ a organizzazioni internazionali e loro agenzie (specificare);
 - ☐ alla BEI e al Fondo europeo per gli investimenti;
 - ☐ agli organismi di cui agli articoli 70 e 71 del regolamento finanziario;
 - ☐ a organismi di diritto pubblico;
 - ☐ a organismi di diritto privato investiti di attribuzioni di servizio pubblico nella misura in cui sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
 - ☐ a organismi di diritto privato di uno Stato membro preposti all'attuazione di un partenariato pubblico-privato e che sono dotati di sufficienti garanzie finanziarie;
 - ☐ agli organismi o alle persone incaricati di attuare azioni specifiche della PESC a norma del titolo V TUE e indicati nel pertinente atto di base.
- *Se è indicata più di una modalità, fornire ulteriori informazioni alla voce "Osservazioni".*

L'attuazione della proposta richiede l'istituzione e il mantenimento di un gruppo di esperti per consentire alle autorità di condividere informazioni e migliori pratiche in relazione all'idoneità fisica e mentale alla guida e lo sviluppo di un programma di formazione online sull'idoneità alla guida per i medici di medicina generale. La realizzazione di tali iniziative non richiede un aumento delle risorse umane.

- i costi di adeguamento ricorrenti tra il 2025 e il 2028 sostenuti per l'istituzione del gruppo di esperti per consentire alle autorità di condividere informazioni e migliori pratiche in relazione all'idoneità fisica e mentale alla guida sono stimati a 30 000 EUR l'anno;
- i costi di adeguamento non ricorrenti (una tantum) di 80 000 EUR sono previsti nel 2025 per l'istituzione e lo sviluppo di un programma di formazione online sull'idoneità alla guida per i medici di medicina generale;
- i costi di adeguamento correnti (aggiornamento del programma di formazione online sull'idoneità alla guida per i medici di medicina generale) sono stimati a circa 80 000 EUR ogni cinque anni.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

I compiti svolti direttamente dalla DG MOVE seguiranno il ciclo annuale di pianificazione e monitoraggio attuato dalla Commissione e dalle agenzie esecutive, compresa la comunicazione dei risultati attraverso la relazione annuale di attività della DG MOVE.

Ai sensi dell'articolo 20 della direttiva concernente la patente di guida, gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, fornendo anche i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili.

La Commissione valuterà anche il corretto recepimento della direttiva da parte degli Stati membri.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. *Giustificazione della o delle modalità di gestione, del meccanismo o dei meccanismi di attuazione del finanziamento, delle modalità di pagamento e della strategia di controllo proposti*

L'unità della DG MOVE incaricata del settore gestirà l'attuazione della direttiva.

La spesa sarà eseguita in regime di gestione diretta, in piena applicazione delle disposizioni del regolamento finanziario. La strategia di controllo per gli appalti e le sovvenzioni in seno alla DG MOVE prevede controlli giuridici, operativi e finanziari specifici ex ante delle procedure (compreso, per gli appalti, un esame a cura del comitato consultivo per gli appalti e i contratti) e della firma dei contratti e degli accordi. Inoltre le spese sostenute per l'acquisto di beni e servizi sono soggette a controlli ex ante e, se necessario, a controlli ex post e finanziari.

2.2.2. *Informazioni concernenti i rischi individuati e il sistema o i sistemi di controllo interno per ridurli*

Per quanto riguarda l'attuazione dei compiti relativi all'istituzione del meccanismo, i rischi individuati sono legati al ricorso alle procedure di appalto: ritardi, disponibilità dei dati, invio tempestivo di informazioni al mercato ecc. Questi rischi sono presi in considerazione dal regolamento finanziario e mitigati dalla serie di controlli interni posti in essere dalla DG MOVE per gli appalti di questo valore.

2.2.3. *Stima e giustificazione del rapporto costo/efficacia dei controlli (rapporto "costi del controllo ÷ valore dei fondi gestiti") e valutazione dei livelli di rischio di errore previsti (al pagamento e alla chiusura)*

La DG MOVE riferisce annualmente, nella relazione annuale di attività, in merito ai costi legati al controllo delle sue attività. Il profilo di rischio e il costo dei controlli per le attività di appalto sono in linea con i requisiti.

L'aumento di bilancio richiesto riguarda la creazione e il mantenimento di una piattaforma di informazione che consenta alle autorità di scambiare informazioni sull'idoneità fisica e mentale alla guida e lo sviluppo di un programma di formazione (online) per i medici di medicina generale. Per quanto riguarda le attività di controllo relative ai sistemi informatici sviluppati o gestiti dalla direzione responsabile della

proposta, il comitato direttivo per l'informatica monitora regolarmente le banche dati della direzione e i progressi compiuti, tenendo conto della semplificazione e dell'efficienza in termini di costi delle risorse informatiche della Commissione.

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste, ad esempio strategia antifrode.

Si applicherebbero regolarmente le misure di prevenzione e protezione della Commissione, in particolare:

- il controllo dei pagamenti per tutti i servizi viene effettuato dal personale della Commissione prima del pagamento stesso, tenendo conto degli obblighi contrattuali, dei principi economici e delle prassi finanziarie o di sana gestione. Disposizioni antifrode (sorveglianza, obbligo di presentare relazioni ecc.) saranno inserite in tutti gli accordi e i contratti stipulati tra la Commissione e i beneficiari dei pagamenti;
- nella lotta contro la frode, la corruzione e altre attività illegali si applicano senza limitazioni le disposizioni del regolamento (UE, Euratom) n. 883/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF).

Nel 2020 la DG MOVE ha adottato una strategia antifrode riveduta. La strategia antifrode della DG MOVE si basa sulla strategia antifrode della Commissione e su una specifica valutazione dei rischi effettuata internamente per individuare i settori più vulnerabili alle frodi, i controlli già effettuati e le azioni necessarie per migliorare la capacità della DG MOVE di prevenire, individuare e rettificare le frodi.

Le disposizioni contrattuali applicabili agli appalti pubblici garantiscono che gli audit e le verifiche in loco possano essere effettuati dai servizi della Commissione, compreso l'OLAF, applicando le disposizioni standard raccomandate dall'OLAF.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss. ⁷⁷	di paesi EFTA ⁷⁸	di paesi candidati e potenziali candidati ⁷⁹	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
01	02.200401	Diss.	NO	NO	NO	NO

- Nuove linee di bilancio di cui è chiesta la creazione

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
	Numero	Diss./Non diss.	di paesi EFTA	di paesi candidati e potenziali candidati	di altri paesi terzi	altre entrate con destinazione specifica
	[XX.YY.YY.YY]		SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO	SÌ/NO

⁷⁷ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

⁷⁸ EFTA: Associazione europea di libero scambio.

⁷⁹ Paesi candidati e, se del caso, potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza finanziaria prevista della proposta sugli stanziamenti

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti operativi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi.
- ☒ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi, come spiegato di seguito: Non saranno necessari stanziamenti aggiuntivi. Gli importi necessari per finanziare il progetto saranno riassegnati dagli stanziamenti già programmati nella programmazione finanziaria ufficiale nell'ambito delle voci di bilancio specifiche.

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	01	Mercato unico, innovazione e agenda digitale
---	----	--

DG: MOVE			Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	TOTALE 2025-2028
○ Stanziamenti operativi							
Linea di bilancio ⁸⁰ 02.200401	Impegni	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamenti	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Linea di bilancio	Impegni	(1b)					
	Pagamenti	(2b)					
Stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici ⁸¹							
Linea di bilancio		(3)					
TOTALE stanziamenti	Impegni	=1a+1b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ Secondo la nomenclatura di bilancio ufficiale.

⁸¹ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

per la DG MOVE	Pagamenti	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
-----------------------	-----------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------

○ TOTALE stanziamenti operativi	Impegni	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamenti	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici		(6)					
TOTALE stanziamenti per la RUBRICA <01> del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=4+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamenti	=5+6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Se la proposta/iniziativa incide su più rubriche operative, ricopiare nella sezione sotto:

○ TOTALE stanziamenti operativi (tutte le rubriche operative)	Impegni	(4)								
	Pagamenti	(5)								
TOTALE stanziamenti amministrativi finanziati dalla dotazione di programmi specifici (tutte le rubriche operative)		(6)								
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 6 del quadro finanziario pluriennale (importo di riferimento)	Impegni	=4+6								
	Pagamenti	=5+6								

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	7	"Spese amministrative"
---	----------	------------------------

Sezione da compilare usando i "dati di bilancio di natura amministrativa", da introdursi in primis nell'[allegato della scheda finanziaria legislativa](#) (allegato 5 della decisione della Commissione sulle norme interne per l'esecuzione della sezione "Commissione europea" del bilancio generale dell'Unione europea), caricato su DECIDE a fini di consultazione interservizi.

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
DG: <.....>									
☐ Risorse umane									
☐ Altre spese amministrative									
TOTALE DG <.....>	Stanzamenti								

TOTALE stanziamenti per la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)								
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Mio EUR (al terzo decimale)

		Anno N ⁸²	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			TOTALE
TOTALE stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 7	Impegni								
	Pagamenti								

⁸²

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

del quadro finanziario pluriennale									
------------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Risultati previsti finanziati con gli stanziamenti operativi

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			Anno N		Anno N+1		Anno N+2		Anno N+3		Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)						TOTALE	
	RISULTATI																	
	Tipo ⁸³	Costo medio	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	z	Costo	N. totale	Costo totale
OBIETTIVO SPECIFICO 1 ⁸⁴ ...																		
- Risultato																		
- Risultato																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 1																		
OBIETTIVO SPECIFICO 2 ...																		
- Risultato																		
Totale parziale obiettivo specifico 2																		
TOTALE																		

⁸³ I risultati sono prodotti e servizi da fornire (ad es. numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.).

⁸⁴ Come descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivi specifici..."

3.2.3. Sintesi dell'incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi

- ☒ La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi
- ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁸⁵	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	TOTALE
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	--	--------

RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

Esclusa la RUBRICA 7⁸⁶ del quadro finanziario pluriennale								
Risorse umane								
Altre spese amministrative								
Totale parziale esclusa la RUBRICA 7 del quadro finanziario pluriennale								

TOTALE								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Il fabbisogno di stanziamenti relativi alle risorse umane e alle altre spese amministrative è coperto dagli stanziamenti della DG già assegnati alla gestione dell'azione e/o riassegnati all'interno della stessa DG, integrati dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

⁸⁵ L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

⁸⁶ Assistenza tecnica e/o amministrativa e spese di sostegno all'attuazione di programmi e/o azioni dell'UE (ex linee "BA"), ricerca indiretta, ricerca diretta.

3.2.3.1. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane.
- ☐ La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Stima da esprimere in equivalenti a tempo pieno

	Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)		
○ Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)							
20 01 02 01 (sede e uffici di rappresentanza della Commissione)							
20 01 02 03 (delegazioni)							
01 01 01 01 (ricerca indiretta)							
01 01 01 11 (ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
○ Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP) ⁸⁷							
20 02 01 (AC, END, INT della dotazione globale)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT e JPD nelle delegazioni)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	- in sede						
	- nelle delegazioni						
01 01 01 02 (AC, END, INT - ricerca indiretta)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - ricerca diretta)							
Altre linee di bilancio (specificare)							
TOTALE							

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	
Personale esterno	

⁸⁷ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (intérimaire); JPD = giovane professionista in delegazione.

⁸⁸ Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

3.2.4. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

La proposta/iniziativa:

- ☒ può essere interamente finanziata mediante riassegnazione all'interno della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale (QFP).

Gli importi necessari per finanziare il progetto saranno riassegnati dalla linea di bilancio 02.200401.

- ☐ comporta l'uso del margine non assegnato della pertinente rubrica del QFP e/o l'uso degli strumenti speciali definiti nel regolamento QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate, gli importi corrispondenti e gli strumenti proposti.

- ☐ comporta una revisione del QFP.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.5. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

La proposta/iniziativa:

- ☒ non prevede cofinanziamenti da terzi
- ☐ prevede il cofinanziamento da terzi indicato di seguito:

Stanzamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	Anno N ⁸⁹	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)			Totale
Specificare l'organismo di cofinanziamento								
TOTALE stanziamenti cofinanziati								

⁸⁹

L'anno N è l'anno in cui inizia a essere attuata la proposta/iniziativa. Sostituire "N" con il primo anno di attuazione previsto (ad es. 2021) e così per gli anni a seguire.

3.3. Incidenza prevista sulle entrate

– ☒ La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.

– ☐ La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:

☐ sulle risorse proprie

☐ su altre entrate

indicare se le entrate sono destinate a linee di spesa specifiche ☐

Mio EUR (al terzo decimale)

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ⁹⁰					
		Anno N	Anno N+1	Anno N+2	Anno N+3	Inserire gli anni necessari per evidenziare la durata dell'incidenza (cfr. punto 1.6)	
Articolo							

Per quanto riguarda le entrate con destinazione specifica, precisare la o le linee di spesa interessate.

--

Altre osservazioni (ad es. formula/metodo per calcolare l'incidenza sulle entrate o altre informazioni).

--

⁹⁰

Per le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), indicare gli importi netti, cioè gli importi lordi al netto del 20 % per spese di riscossione.