



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 1° marzo 2023  
(OR. en)

6796/23

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2023/0055(COD)**

---

---

**TRANS 73  
JAI 209  
CATS 13  
IA 28  
CODEC 252**

## **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) 128 final
Oggetto:	Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2023) 128 final.

---

All.: COM(2023) 128 final



Bruxelles, 1.3.2023  
COM(2023) 128 final

2023/0055 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

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

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione. L'Unione attua una politica volta a migliorare la sicurezza stradale con l'obiettivo di ridurre il numero delle vittime, dei feriti e dei danni materiali.

Negli ultimi 20 anni le strade dell'UE sono diventate notevolmente più sicure. Il numero di vittime della strada è diminuito del 61,5 %, passando dalle 51 400 circa del 2001 alle 19 800 circa del 2021. Nondimeno, il miglioramento della sicurezza stradale non è stato sufficientemente incisivo da permettere di conseguire l'ambizione politica dell'UE di diminuire il numero di morti per incidenti stradali del 50 % tra il 2001 e il 2010 e di un ulteriore 50 % tra il 2011 e il 2020 (quindi del 75 % tra il 2001 e il 2020), in base a una serie di documenti strategici pubblicati dalla Commissione negli ultimi due decenni, tra cui il *Libro Bianco: la politica europea dei trasporti fino al 2010*<sup>1</sup> o la comunicazione della Commissione *"Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale"*<sup>2</sup>. Nella sua *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente*<sup>3</sup> del 2020, la Commissione si è impegnata a conseguire entro il 2050 l'obiettivo dell'azzeramento del numero di vittime in tutti i modi di trasporto.

Il numero di morti sulle strade è sceso nel 2020 del 17 % rispetto al 2019, tuttavia questo dato è stato fortemente influenzato da un calo senza precedenti dei volumi di traffico stradale dovuto alla pandemia di COVID-19<sup>4</sup>. Negli anni precedenti il 2020, il numero di vittime della strada non è praticamente mai sceso. Questo rallentamento, che si era manifestato già intorno al 2014, ha spinto i ministri dei Trasporti degli Stati membri dell'Unione a rilasciare una dichiarazione ministeriale sulla sicurezza stradale in occasione della riunione informale del Consiglio "Trasporti" tenutasi a La Valletta nel marzo 2017<sup>5</sup>. In tale dichiarazione gli Stati membri invitavano la Commissione a esaminare la possibilità di rafforzare il quadro giuridico dell'Unione in materia di sicurezza stradale per invertire questo trend di stagnazione.

Nella dichiarazione di La Valletta<sup>6</sup> si invitava esplicitamente a intervenire sulla questione del riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida dei conducenti non residenti:

*"I ministri dei trasporti invitano la Commissione a: (...) esaminare la possibilità di rafforzare il quadro giuridico dell'Unione in materia di sicurezza stradale ponendo un accento particolare sulla cooperazione degli Stati membri in materia di mutuo riconoscimento delle*

<sup>1</sup> COM(2001) 370 definitivo.

<sup>2</sup> COM(2010) 389 definitivo.

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>4</sup> Durante il primo lockdown nell'aprile 2020, il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC) ha registrato una riduzione del 70/85 % dei volumi di traffico nelle principali città europee (<https://etsc.eu/covid-19-huge-drop-in-traffic-in-europe-but-impact-on-road-deaths-unclear/>).

<sup>5</sup> Cfr.: [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](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 che approvano la dichiarazione di La Valletta (cfr. documento 9994/17).

<sup>6</sup> Dichiarazione di La Valletta sulla sicurezza stradale, 2015, punto 9, lettera c).

*decisioni di ritiro della patente di guida dei conducenti non residenti, senza pregiudicare la base o le basi giuridiche appropriate delle relative proposte (...)."*

In tale contesto, un elemento importante degli sforzi dell'Unione volti a migliorare la sicurezza stradale è l'applicazione coerente delle sanzioni per le infrazioni stradali commesse nell'Unione. Tuttavia, nell'ambito dell'attuale quadro giuridico, la sanzione che prevede il ritiro della patente di guida non può essere applicata a livello di Unione se l'infrazione è commessa in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida.

Poiché il rilascio di una patente di guida è un atto sovrano, tale documento non può essere revocato con lo stesso effetto da un altro Stato membro. Pertanto solo lo Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida può revocarla con effetto a livello di Unione. Gli altri Stati membri possono soltanto limitare il diritto di guidare per quanto riguarda il loro territorio, in linea con il principio di territorialità<sup>7</sup>. È pertanto indispensabile istituire un quadro dell'UE per stabilire l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida e per prevenire l'impunità relativa di coloro che commettono infrazioni stradali.

Le autorità che possono adottare decisioni di ritiro della patente di guida variano da uno Stato membro all'altro. L'imposizione di una decisione di ritiro della patente di guida a livello di Unione dovrebbe pertanto essere stabilita sulla base del diritto nazionale dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente. Nell'ambito della proposta, gli Stati membri saranno tenuti a prevedere un effetto ausiliario a livello di Unione, conformemente alle rispettive legislazioni nazionali, per le decisioni di ritiro della patente di guida prese da un altro Stato membro.

Il quadro dovrebbe basarsi sul principio secondo cui gli effetti correlati alla revoca, alla sospensione o alla limitazione di una patente di guida dovrebbero essere applicati nella misura più ampia possibile in tutta l'Unione, attuando quindi la decisione di ritiro a livello di Unione. Un tale quadro consente all'UE di raggiungere risultati analoghi a quelli che si otterrebbero se le decisioni che comportano il ritiro della patente di guida fossero riconosciute reciprocamente, tenendo conto al contempo delle specificità del trasporto su strada e facendo in modo che non si verifichino sovrapposizioni tra l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida e gli strumenti utilizzati nel settore della cooperazione penale.

L'ambito di applicazione dell'iniziativa riguarda le infrazioni stradali che contribuiscono maggiormente agli incidenti stradali e alle morti sulle strade, ossia: eccesso di velocità; guida in stato di ebbrezza; guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti e comportamenti alla guida che cagionano morte o lesioni personali gravi a seguito di infrazioni riguardanti la sicurezza stradale.

La velocità influisce direttamente sulla quantità e gravità delle collisioni; a ciò si aggiunge il fatto che l'eccesso di velocità è, di fatto, decisamente l'infrazione stradale mediamente più registrata<sup>8</sup>. La quantità di collisioni e la relativa gravità aumentano esponenzialmente man

---

<sup>7</sup> Tale interpretazione è costantemente ribadita anche nella giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, cfr. ad esempio: causa C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, e causa C-260/13, Aykul, ECLI:EU:C:2015:257.

<sup>8</sup> [https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC\\_PINFLASH42\\_v2TH\\_JC\\_FINAL\\_corrected-060522.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC_PINFLASH42_v2TH_JC_FINAL_corrected-060522.pdf).

mano che aumenta la velocità di marcia. Viceversa, riducendo la velocità anche soltanto di pochi km/h è possibile ridurre in misura significativa la quantità e la gravità delle collisioni<sup>9</sup>.

La percentuale di infrazioni per eccesso di velocità commesse da conducenti non residenti può variare notevolmente da uno Stato membro all'altro. In media, circa il 18 % delle infrazioni per eccesso di velocità sono commesse da conducenti non residenti. Ciò significa che esiste un gruppo rilevante di conducenti che commettono infrazioni stradali gravi in altri Stati membri, i quali non vengono tuttavia (pienamente) posti di fronte alle loro responsabilità. Il controllo della velocità mira a dissuadere i conducenti dal superare i limiti di velocità sanzionando coloro che non rispettano tali limiti. Ciò influisce non soltanto sulla velocità dei conducenti che si identificano in quelli effettivamente sanzionati (effetto dissuasivo specifico), ma anche di quelli che vedono, o vengono a sapere, che i conducenti sono costantemente sanzionati (effetto dissuasivo generale)<sup>10</sup>.

Grazie a misure che consentono agli Stati membri di riconoscere reciprocamente le decisioni di ritiro della patente di guida determinate dall'eccesso di velocità si eliminerà parzialmente l'attuale impunità di questi trasgressori, i quali probabilmente ridurranno la velocità poiché sentiranno di dover rispettare le norme sulla velocità all'estero nella stessa misura in cui lo fanno nel proprio Stato membro. In effetti, soprattutto se si considera che l'eccesso di velocità è l'infrazione stradale più commessa, si prevede che il riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida derivanti da tali infrazioni avrà un effetto significativo già sulla sola sicurezza stradale, in quanto, ad esempio, alcuni portatori di interessi stimano che sarebbe possibile salvare 2 100 vite ogni anno se la velocità media diminuisse di appena 1 km/h su tutte le strade dell'UE<sup>11</sup>.

La stessa logica si applica alla guida in stato di ebbrezza. Il numero di infrazioni connesse alla guida in stato di ebbrezza è stimato in 1,2 milioni nel 2019 e secondo le previsioni salirà a 1,5 milioni entro il 2030 e a 2,4 milioni entro il 2050, in base all'evoluzione dell'intensità dell'attuazione delle norme nel periodo 2010-2019<sup>12</sup>. Un recente studio realizzato nell'ambito del progetto DRUID (*Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines*) è stato utilizzato per stimare la percentuale di infrazioni in cui il tasso alcolemico (TA) era superiore a 0,8<sup>13</sup>. A livello di UE, circa il 26 % di tutte le infrazioni dovute all'alcol è stato stimato come grave, e ha portato in alcuni casi alla revoca della patente. Inoltre si stima che i conducenti non residenti commettano circa il 15 % di tutte le infrazioni stradali<sup>14</sup>.

Anche le droghe e i medicinali possono incidere sulle funzioni mentali e fisiologiche, causando alterazioni. In effetti, sulla base di studi epidemiologici dei decessi sulla strada a livello nazionale, si stima che la percentuale di incidenti stradali mortali in cui sono in gioco

---

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> ETSC (2019), PIN Flash 36, "Reducing Speeding in Europe" <https://bit.ly/2YZgSzt>.

<sup>12</sup> Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., "Prevenzione della guida sotto l'influsso di alcol e droghe: relazione finale", Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, Lussemburgo, 2022, <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/a0ec8db9-8ed8-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en>.

<sup>13</sup> Osservatorio europeo delle droghe e delle tossicodipendenze (2012) "Guida sotto l'influsso di droghe, alcol e farmaci in Europa – Risultati del progetto DRUID" ([https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att\\_192773\\_EN\\_TDXA12006ENN.pdf](https://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_192773_EN_TDXA12006ENN.pdf)).

<sup>14</sup> SWD(2023) 126 final.

le droghe (compresi i medicinali) sia del 15-25 %<sup>15</sup>. Secondo un'altra relazione del progetto DRUID<sup>16</sup>, il principale fattore deterrente generale in tema di guida sotto l'influsso di stupefacenti è il rischio percepito di essere scoperti; tuttavia, da un sondaggio effettuato nel 2018 è emerso che solo il 14 % della popolazione generica che guida ritiene probabile l'eventualità di essere sottoposti a controlli sull'uso di droghe illegali<sup>17</sup>. È pertanto opportuno favorire una maggiore visibilità dell'esecuzione delle infrazioni connesse alla guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti. Sulla base di tale considerazione, e per quanto riguarda il legame tra droga e alcol (fattori associati internazionalmente nel codice "*driving under the influence*" o "*DUI*"), è necessario includere nella proposta di direttiva l'infrazione relativa alla guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti.

Oltre alle infrazioni relative all'eccesso di velocità e alla guida sotto l'influsso di alcol e sostanze stupefacenti, anche altri comportamenti che violano le norme della circolazione stradale possono causare lesioni personali gravi o addirittura mortali, in particolare agli utenti vulnerabili della strada come bambini, pedoni, ciclisti, utilizzatori di monopattini (elettrici) e persone con mobilità ridotta. Sulla base di tali considerazioni, la direttiva proposta prevede l'estensione all'intera UE dell'effetto delle decisioni di ritiro della patente di guida derivanti da tali comportamenti.

Dalla valutazione della direttiva 2006/126/CE<sup>18</sup> si è concluso che l'assenza di un quadro specifico ed efficiente dell'UE relativo alle decisioni di ritiro della patente di guida pone alcuni problemi in relazione alla prevenzione degli abusi da parte dei conducenti che commettono infrazioni nel territorio di uno Stato membro ma che possono continuare a guidare in un altro Stato membro senza incorrere nelle conseguenze di tali infrazioni. Ciò è stato confermato dalle opinioni di 16 intervistati su 21 in rappresentanza di autorità nazionali, i quali ritengono che il fatto che i residenti e i non residenti dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione non subiscano le stesse conseguenze rispetto alle decisioni di ritiro della patente di guida sia un problema di importanza generale. Interrogati sull'assenza di provvedimenti a livello di Unione, in base a un riconoscimento reciproco delle decisioni, in caso di decisioni di ritiro della patente di guida, alcuni Stati membri hanno confermato che ciò rende difficile l'esecuzione transfrontaliera del ritiro della patente e rappresenta pertanto un rischio per la sicurezza stradale nell'UE, in particolare nei casi in cui il divieto di guidare derivi da infrazioni gravi (ad es. guida in stato di ebbrezza). Il sondaggio mirato condotto con le autorità nazionali nel contesto della valutazione ha ampiamente confermato che l'assenza di un quadro UE relativo alle decisioni di ritiro della patente di guida potrebbe avere effetti negativi sulla sicurezza stradale e sul turismo delle patenti di guida, ma che potrebbe essere difficile valutare tale impatto.

Quando nella presente relazione si fa riferimento al riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida nel contesto dei lavori preparatori, ciò sarebbe da intendere

---

<sup>15</sup> Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Modijefsky, M., Janse, R., Spit, W., et al., "Prevenzione della guida sotto l'influsso di alcol e droghe: relazione finale", Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2022, <https://op.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/a0ec8db9-8ed8-11ec-8c40-01aa75ed71a1/language-en>.

<sup>16</sup> Microsoft Word — Deliverable FINAL 4\_2\_1 DRAFTv10 (bast.de).

<sup>17</sup> <https://www.esranet.eu/en/publications/>.

<sup>18</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2022) 0017 final, valutazione della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida.

come l'obiettivo strategico di prevedere un effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida, che è da sempre l'obiettivo originario dell'iniziativa.

Inoltre, l'attuazione di un effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida mediante il riconoscimento reciproco delle decisioni è stata esaminata anche nell'ambito dei lavori preparatori della direttiva 2015/413<sup>19</sup>.

Nell'ambito dei lavori preparatori della revisione della direttiva 2006/126/CE, la grande maggioranza degli intervistati per la consultazione pubblica aperta (il 68 %, ossia 5 146 su 7 532) ha affermato che è "importante" o "molto importante" che l'ambito di applicazione di tale direttiva sia ampliato per comprendere norme sul riconoscimento reciproco delle decisioni concernenti il ritiro della patente di guida. La maggior parte dei portatori di interessi<sup>20</sup> coinvolti nel seminario e nei colloqui mirati si è dichiarato a favore dello sviluppo del concetto di riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida. I Paesi Bassi hanno tuttavia sollevato alcune riserve di ordine giuridico<sup>21</sup>, mentre la Germania ha espresso alcune preoccupazioni, almeno nella fase iniziale.

Nel complesso, molti portatori di interessi si sono espressi a favore dell'effetto a livello di Unione del ritiro della patente di guida mediante il riconoscimento reciproco delle decisioni in materia, in particolare per quanto riguarda le infrazioni connesse all'eccesso di velocità e alla guida in stato di ebbrezza. Ciò è stato confermato dalla consultazione pubblica, nel cui ambito circa 6 106 (81 %) e 4 966 (66 %) su 7 532 intervistati hanno dichiarato che il ritiro della patente di guida a livello di Unione attuato mediante il riconoscimento reciproco di decisioni in materia, adottate a seguito di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti ed eccesso di velocità, sia rispettivamente "molto importante" o "importante" ai fini della revisione della direttiva 2006/126/CE. In particolare, alla domanda su quale infrazione dovesse portare a tale effetto nell'UE, l'87 % degli intervistati nell'ambito della consultazione pubblica (6 586 su 7 532) ha indicato la guida sotto l'influsso di alcol e droghe e il 46 % (3 470 su 7 532) l'eccesso di velocità. Nelle interviste mirate, alcuni portatori di interessi<sup>22</sup> si sono espressi a favore del ritiro della patente di guida a livello di Unione attraverso il riconoscimento reciproco delle decisioni a seguito di eccesso di velocità e guida in stato di ebbrezza. Anche la Svezia, la Slovenia e il Belgio si sono espressi a favore, pur riconoscendo le difficoltà nel trovare un accordo con altri Stati membri e darne effettiva applicazione.

L'assenza di un quadro dell'UE ben definito per il ritiro della patente di guida a livello di Unione, garantito mediante il riconoscimento reciproco delle decisioni in materia, pone alcune difficoltà per quanto riguarda la prevenzione degli abusi da parte dei conducenti e incide sulla sicurezza stradale. Questa constatazione è stata confermata anche dagli Stati membri nell'ambito di colloqui mirati. La riduzione non solo dei comportamenti pericolosi dei conducenti, ma anche del numero di conducenti privi di patente sembrano essere fattori rilevanti per i portatori di interessi che hanno partecipato alla consultazione pubblica. In

---

<sup>19</sup> Le statistiche e i risultati del sondaggio qui indicati fanno parte dello studio di sostegno alla valutazione d'impatto per la revisione della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, consorzio ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – link da aggiungere.

<sup>20</sup> Federazione europea delle vittime della strada, FR, ETSC, HU, SE, SI, BE, CEETAR e NL.

<sup>21</sup> Hanno espresso preoccupazioni in merito alle diverse norme e procedure applicabili nell'UE.

<sup>22</sup> Il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti (ETSC), l'Associazione europea dei costruttori di motocicli (ACEM) e l'Unione danese degli istruttori di guida (Dansk Kørelærer-Union).

effetti, circa il 55 % (5 063 su 7 532) e il 69 % (5 201 su 7 532) li hanno giudicati rispettivamente "estremamente importanti" o "molto importanti".

Nell'ambito del sondaggio mirato, un'ampia maggioranza (16 intervistati su 21) di rappresentanti delle autorità nazionali ha dichiarato che il fatto che i residenti e i non residenti dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione non subiscano le stesse conseguenze a seguito di decisioni di ritiro della patente di guida nell'UE sia un problema di importanza generale. Nel contesto del sondaggio mirato, gli intervistati di organizzazioni non governative hanno convenuto che il fatto che i residenti e i non residenti non subiscano le stesse conseguenze a seguito di decisioni di ritiro della patente di guida costituisce un problema importante in relazione alla sicurezza stradale (64 %). Analogamente hanno convenuto che il fatto che i residenti e i non residenti non subiscano le stesse conseguenze per quanto riguarda la sanzione/decurtazione di punti costituisce un problema importante in relazione alla sicurezza stradale (64 %).

Autorità nazionali hanno stimato che, in media, il numero di infrazioni che determina decisioni di ritiro della patente di guida sia compreso tra 25 000 e oltre 50 000 all'anno. Il numero di decisioni di ritiro della patente di guida di conducenti residenti (ad es. la cui patente di guida è stata rilasciata nello stesso Stato membro che ne impone il ritiro) è stato stimato tra 0 e 5 000. Il numero di decisioni di ritiro della patente di guida di conducenti non residenti (ad es. la cui patente di guida non è stata rilasciata nello stesso Stato membro che ne impone il ritiro) è stato stimato tra 0 e 5 000. Un maggior numero di intervistati ha stimato che il numero di infrazioni commesse ogni anno che determinano una sanzione/decurtazione di punti sia compreso tra 0 e 1 000. Un numero leggermente maggiore di intervistati ha stimato che il numero di infrazioni che determinano una sanzione/decurtazione di punti per conducenti residenti (ad es. la cui patente di guida è stata rilasciata nello stesso Stato membro che impone la sanzione/decurtazione di punti) sia compreso tra 0 e 1 000. Il numero di infrazioni che determinano una sanzione/decurtazione di punti per conducenti residenti in un altro Stato membro dell'UE (ad es. la cui patente di guida non è stata rilasciata nello Stato membro che ne impone il ritiro) è stato stimato tra 0 e 5 000.

Alla luce dei lavori preparatori si conferma che l'istituzione di un sistema specifico ed efficiente per garantire l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida potrebbe avere effetti significativi sulla sicurezza stradale. Inoltre, la presente proposta fa parte di un pacchetto che riguarda la revisione di altre due direttive correlate:

- la direttiva (UE) 2015/413, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale<sup>23</sup>, e
- la direttiva 2006/126/CE, concernente la patente di guida<sup>24</sup>.

La direttiva (UE) 2015/413 è uno dei pilastri dell'applicazione delle norme in materia di determinate infrazioni stradali ben definite, qualora tali infrazioni siano state commesse con un veicolo immatricolato in uno Stato membro diverso da quello in cui l'infrazione è stata commessa, il che nella maggior parte dei casi indica anche che il trasgressore non è residente.

<sup>23</sup> 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).

<sup>24</sup> Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (rifusione) (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

È quindi importante allineare il più possibile l'ambito di applicazione della presente proposta alle infrazioni contemplate nel quadro di tale iniziativa. In caso contrario le autorità incaricate dell'applicazione della legge potrebbero non disporre di strumenti sufficienti per svolgere efficacemente le indagini che determinerebbero decisioni di ritiro di patenti di guida. I trasgressori non residenti potrebbero inoltre non beneficiare dello stesso livello di garanzie procedurali dei residenti, un aspetto che la revisione di tale direttiva mira a garantire più efficacemente. Durante i lavori preparatori della presente proposta è emerso chiaramente che, se da un lato le soglie applicabili che portano a decisioni di ritiro della patente di guida differiscono notevolmente da uno Stato membro all'altro, certe infrazioni in materia di sicurezza stradale determinano decisioni di ritiro della patente in tutti gli Stati membri o nella maggior parte di essi.

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

L'introduzione di un sistema che preveda l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida per i trasgressori non residenti è rimasta sempre al centro dell'iniziativa di revisione della direttiva 2006/126/CE<sup>25</sup>.

L'articolo 11, paragrafo 4, di tale direttiva disciplina alcuni elementi relativi alle decisioni di ritiro della patente di guida. La revisione della direttiva 2006/126/CE, svolta parallelamente alla presente iniziativa per motivi di coerenza giuridica, riguarderà il rilascio di patenti di guida a conducenti la cui patente è stata ritirata e le deroghe dal riconoscimento reciproco delle patenti di guida (o della loro validità) quando il titolare è oggetto di una decisione di ritiro in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente. Conterrà inoltre disposizioni che agevoleranno l'applicazione delle decisioni di ritiro parziale della patente di guida prevedendo la possibilità di un sistema a punti.

Anche la proposta di un atto giuridico specifico per garantire un effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida mediante il riconoscimento reciproco ha rappresentato un obiettivo ricorrente della Commissione. Nel 2006, in una comunicazione sulle interdizioni e decadenze risultanti da condanne penali<sup>26</sup>, la Commissione ha indicato che stava valutando la possibilità di proporre un atto giuridico che sostituisse la convenzione del 1998 relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida<sup>27</sup>. Per quanto riguarda il riconoscimento reciproco delle interdizioni in generale, la Commissione ha dichiarato, nell'ambito di tale comunicazione, di privilegiare un approccio settoriale nei settori in cui gli Stati membri hanno già una base comune (come le decisioni di ritiro della patente).

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

La proposta è anche pienamente coerente con il principale *acquis* in materia di sicurezza stradale.

---

<sup>25</sup> Cfr. la valutazione d'impatto iniziale dell'iniziativa di revisione della direttiva sulla patente di guida: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revisione-della-direttiva-sulle-patenti-di-guida\\_it](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Revisione-della-direttiva-sulle-patenti-di-guida_it).

<sup>26</sup> COM(2006) 73 definitivo.

<sup>27</sup> GU C 2016 del 10.7.1998, pag. 1.

Non ha alcuna incidenza significativa sulla direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>28</sup> e sul regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>29</sup>. È inoltre coerente con il *Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 - Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime"*<sup>30</sup>.

Come indicato, parallelamente alla presente proposta è in corso la revisione della direttiva (UE) 2015/413, per motivi di coerenza giuridica. A tale riguardo è opportuno ribadire che la direttiva (UE) 2015/413 dovrebbe diventare il pilastro delle indagini, il che contribuisce indirettamente anche all'applicazione delle norme, in particolare nei casi in cui il trasgressore sia stato individuato a distanza. Poiché la direttiva (UE) 2015/413 riveduta mira ad ampliare lo scambio di informazioni e l'assistenza reciproca tra gli Stati membri, si può presumere che il numero di infrazioni oggetto di indagini con esito positivo e, di conseguenza, anche le decisioni di ritiro della patente di guida aumenteranno in modo sostanziale.

Analogamente, la revisione della direttiva (UE) 2015/413 mira a garantire un livello più elevato di tutela procedurale e dei diritti fondamentali per i trasgressori non residenti ricercati o catturati, indipendentemente dal fatto che l'infrazione sia stata individuata a distanza o che il trasgressore sia arrestato prima di lasciare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

La revisione della direttiva 2006/126/CE e il quadro normativo dell'Unione in materia di patenti di guida integreranno inoltre le norme stabilite dalla direttiva proposta, come indicato. La direttiva riveduta sulla patente di guida contribuirà altresì all'applicazione pratica delle limitazioni parziali imposte al conducente e rafforzerà la possibilità per lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione di non riconoscere la validità della patente di guida del trasgressore nei casi in cui la direttiva proposta non sia applicabile.

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) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (regolamento generale sulla protezione dei dati)<sup>31</sup>; e
- la direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> 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 (codificazione) (GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46).

<sup>29</sup> 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). SWD(2019) 283 final.

<sup>31</sup> 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 (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>32</sup> 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).

La proposta è inoltre coerente con altri strumenti che consentono il riconoscimento reciproco di sentenze o decisioni giudiziarie in materia penale. Essa colma una lacuna per quanto riguarda le decisioni di ritiro della patente di guida derivanti da decisioni giudiziarie in materia penale. Al fine di evitare eventuali sovrapposizioni tra la direttiva proposta e l'*acquis* dell'Unione in materia di giustizia e affari interni, si chiarisce che la proposta lascia impregiudicati tali strumenti.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

### **• Base giuridica**

L'obiettivo principale della proposta è migliorare la sicurezza stradale e garantire un elevato livello di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione, come sottolineato anche nell'invito dei ministri dei Trasporti dell'UE nella dichiarazione di La Valletta.

Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea (CGUE), il legislatore dell'Unione dispone di ampi poteri normativi quanto all'adozione di norme comuni adeguate per instaurare una politica comune dei trasporti<sup>33</sup>. Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione. Le misure che perseguono tale obiettivo possono pertanto essere adottate sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)<sup>34</sup>.

La base giuridica appropriata per la direttiva proposta è pertanto l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE.

### **• Scelta dell'atto giuridico**

L'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), TFUE consente al legislatore dell'UE di adottare sia regolamenti che direttive.

Ai fini della presente proposta, una direttiva è la forma più appropriata di strumento da utilizzare per far fronte alle differenze tra le norme applicabili in materia di imposizione e applicazione delle decisioni di ritiro della patente di guida negli Stati membri.

### **• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3, del trattato sull'Unione europea (TUE), l'Unione interviene soltanto se gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri. In base all'attuale quadro normativo, i conducenti residenti, anche quando commettono le infrazioni stradali più riprovevoli, conservano il loro diritto di guidare in tutti gli Stati membri ad eccezione di quello in cui è stata commessa l'infrazione, nonostante lo Stato membro in questione limiti tali diritti. L'unica situazione in cui una decisione di ritiro della patente di guida ha effetto a livello di Unione è quando lo Stato membro che applica tale decisione è quello in cui è stata rilasciata la patente di guida al trasgressore.

---

<sup>33</sup> Causa C-223/02, *Spagna e Finlandia/Parlamento e Consiglio*, ECLI:EU:C:2004:497, punto 29 e giurisprudenza ivi citata.

<sup>34</sup> Causa C-43/12, *Commissione europea/Parlamento e Consiglio*, ECLI:EU:C:2014:298, punto 43 e giurisprudenza ivi citata.

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

- **Proporzionalità**

Le misure della presente iniziativa non vanno al di là di quanto necessario per conseguire l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale conferendo un effetto a livello di Unione alle decisioni di ritiro della patente di guida derivanti dalla commissione di determinate infrazioni in materia di sicurezza stradale. La direttiva prevede la trasmissione della decisione di ritiro della patente di guida allo Stato membro in cui è stata rilasciata la patente solo per le infrazioni gravi in materia di sicurezza stradale, che costituiscono le principali cause di incidenti stradali e di incidenti mortali nell'UE, ossia la guida in stato di ebbrezza (guida con un tasso alcolemico superiore al valore massimo consentito dalla legge) e l'eccesso di velocità (superamento dei limiti di velocità in vigore per la strada o il tipo di veicolo in questione), nonché la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti. La decisione di ritiro della patente di guida può essere trasmessa anche quando connessa a un'infrazione del codice della strada che abbia determinato esiti mortali o lesioni personali gravi.

### **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 2012 è stato effettuato uno studio giuridico<sup>35</sup>, su richiesta della Commissione, in merito allo stato di avanzamento delle interdizioni all'interno dell'UE in tre settori predefiniti, tra cui le decisioni di ritiro della patente di guida. Nell'ambito dello studio sono stati analizzati, oltre al quadro giuridico dell'UE in materia, anche i trattati e le convenzioni multinazionali e bilaterali esistenti. Si è concluso che dovrebbe essere adottata una nuova direttiva per disciplinare l'applicazione transfrontaliera delle decisioni di ritiro della patente di guida.

Nel 2022 la Commissione ha incaricato un consorzio composto dalle società Ecorys, Wavestone e Grimaldi di supportare<sup>36</sup> la valutazione d'impatto per la revisione della direttiva (UE) 2015/413. Nell'ambito di tale studio è stata condotta un'ampia ricerca sul quadro normativo e sulla giurisprudenza della CGUE in merito alle decisioni di ritiro della patente di guida. Anche le conclusioni di tale ricerca sono favorevoli alla realizzazione di un nuovo atto giuridico volto a garantire un effetto a livello di Unione per le decisioni di ritiro della patente di guida mediante il loro riconoscimento reciproco.

---

<sup>35</sup> Vermeulen, Gert & Bondt, Wendy & Ryckman, Charlotte & Persak, Nina. (2012). *The disqualifications triad: approximating legislation, executing requests, ensuring equivalence*.

<sup>36</sup> Studio di sostegno alla valutazione d'impatto per la revisione della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale, consorzio ECORYS (2022), MOVE/C2/SER/2019-425/SI2.819667 – link da aggiungere.

Come indicato in precedenza, la situazione in cui uno Stato membro, ai sensi della sua legislazione nazionale e a causa di comportamenti illeciti sul suo territorio, sospenda il diritto di guidare del titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro è attualmente parzialmente disciplinata dalla direttiva 2006/126/CE.

Nel 2022 la Commissione europea ha pubblicato una valutazione ex post<sup>37</sup> di tale direttiva. Si è dimostrato che l'azione combinata della direttiva 2006/126/CE e dei due atti precedenti relativi alle patenti di guida ha portato a un livello comune di sicurezza per gli utenti della strada all'interno dell'Unione e ha facilitato la libera circolazione. È emerso inoltre che vi è margine per rafforzare ulteriormente sia il livello di sicurezza sulle strade all'interno dell'Unione sia l'efficienza e la proporzionalità di alcuni dei requisiti normativi.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

In linea con gli orientamenti per legiferare meglio<sup>38</sup>, durante la valutazione ex post della direttiva 2006/126/CE e la valutazione d'impatto sulla revisione di tale direttiva si sono svolte consultazioni dei portatori di interessi anche in merito alla presente proposta.

Durante la fase preparatoria della valutazione ex post, il 16 ottobre 2020 si è svolto un seminario con i portatori di interessi al fine di acquisire elementi di prova, confermare i risultati individuati e raccogliere opinioni e riscontri sui risultati emergenti.

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 sondaggi:
  - un sondaggio per l'analisi del problema (secondo trimestre 2022);
  - un sondaggio per valutare gli effetti delle misure politiche (secondo e terzo trimestre 2022).

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

Il Parlamento europeo è favorevole al rafforzamento del quadro per la sicurezza stradale, in particolare mediante l'introduzione di uno strumento per il riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione, valutazione della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (SWD/2022/0017 final).

<sup>38</sup> [https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation\\_it](https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation_it).

- **Assunzione e uso di perizie**

Durante la fase di valutazione d'impatto si è svolto un seminario di esperti sulle conseguenze delle infrazioni stradali e sull'idoneità medica (secondo trimestre 2022).

Durante le fasi preparatorie della fase di valutazione ex post e della valutazione d'impatto, il comitato per la patente di guida istituito a norma dell'articolo 9 della direttiva 2006/126/CE, composto essenzialmente da esperti degli Stati membri, è stato costantemente informato e consultato.

- **Valutazione d'impatto**

È stata effettuata una valutazione d'impatto<sup>40</sup> sulla revisione della direttiva 2006/126/CE, comprendente gli elementi relativi alle decisioni di ritiro della patente di guida. La valutazione d'impatto è stata approvata mediante procedura scritta e il 18 novembre 2022 ha ricevuto un parere positivo senza osservazioni dal comitato per il controllo normativo<sup>41</sup>. Nell'ambito dei lavori preparatori sulla revisione della direttiva (UE) 2015/413 è stata anche affrontata in modo sostanziale la questione dell'effetto a livello di Unione del ritiro della patente di guida mediante il riconoscimento reciproco delle decisioni in materia. I risultati del lavoro di ricerca hanno confermato che le decisioni di ritiro della patente di guida dovrebbero essere incluse nella revisione della direttiva 2006/126/CE, soprattutto perché non rientrerebbero nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413. In ogni caso, nell'elaborare le opzioni strategiche, la Commissione si è avvalsa delle informazioni raccolte durante la fase di valutazione di entrambe le direttive<sup>42</sup>.

La relazione finale dello studio di sostegno della valutazione d'impatto dell'iniziativa di revisione della direttiva 2006/126/CE, che riguarda anche la presente proposta, comprende una descrizione e una valutazione esauriente del valore aggiunto dell'iniziativa e dei suoi collegamenti con altre iniziative strategiche. Tali informazioni sono riportate nelle sezioni 3.3, 1.3 e 1.5 della relazione. Una descrizione dettagliata delle opzioni strategiche è inclusa nelle sezioni 5.2 e 8.1, mentre un'analisi completa degli effetti di tutte le opzioni è illustrata nella sezione 6. La sintesi delle opzioni strategiche esaminate si trova nella relazione che accompagna la proposta di revisione della direttiva 2006/126/CE<sup>43</sup>. Un quadro dell'UE per un'applicazione transfrontaliera uniforme delle decisioni di ritiro della patente di guida è stato proposto nella convenzione del 1998 relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida (atto del Consiglio del 17 giugno 1998)<sup>44</sup>, che non è entrata in vigore a causa della mancanza di

---

<sup>39</sup> Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime" (2021/2014 (INI)).

<sup>40</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>41</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

<sup>42</sup> La valutazione sull'istituzione di un regime dell'UE di riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida presentata in questa sezione si basa in larga misura sulle informazioni raccolte nel quadro dello studio di sostegno alla valutazione d'impatto per la revisione della direttiva (UE) 2015/413 intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale – Relazione finale [da pubblicarsi].

<sup>43</sup> COM(2023) 127 final.

<sup>44</sup> Atto del Consiglio del 17 giugno 1998 che stabilisce la convenzione relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida (98/C 216/01).

ratifiche da parte degli Stati membri (è stata ratificata solo da sette Stati membri<sup>45</sup>) ed è stata pertanto abrogata nel 2016<sup>46</sup>.

L'adozione della direttiva 2006/126/CE, in cui le disposizioni pertinenti della precedente direttiva concernente la patente di guida (articolo 8 della direttiva 91/439/CEE)<sup>47</sup> sono state parzialmente modificate al fine di attenuare il fenomeno del "turismo delle patenti di guida", sembrava aver rappresentato un passo in avanti nel conseguimento di un effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida. Tuttavia la formulazione della nuova disposizione, ossia l'articolo 11, paragrafo 4, della direttiva 2006/126/CE, non forniva la necessaria chiarezza. La disposizione in questione è stata interpretata più volte dalla CGUE<sup>48</sup>, a causa dei dubbi derivanti dalla sua formulazione e delle diverse situazioni che si determinano per le sanzioni quando imposte ai residenti o ai non residenti. Inoltre, come sottolineato anche dalla CGUE<sup>49</sup>, tale obbligo non è efficace né applicabile finché non sia istituito un sistema per lo scambio di informazioni sulle decisioni di ritiro della patente tra Stati membri, che consenta a tutti gli Stati membri di verificare effettivamente se sia vigente una decisione di ritiro presa all'estero o se una tale decisione riguardi un richiedente una patente.

A causa dei problemi sopra descritti, nell'attuale quadro normativo i trasgressori non residenti sono interdetti dalla guida solo nel paese in cui hanno commesso l'infrazione, ma possono ancora guidare in tutti gli altri Stati membri dell'UE, tranne nei casi in cui la decisione di ritiro della patente sia stata presa dal loro Stato membro di emissione. Si tratta di una questione fondamentale, considerando il grave rischio per la sicurezza stradale rappresentato dai conducenti che circolano all'interno dell'UE la cui patente di guida è stata sospesa, limitata o revocata in uno degli Stati membri per gravi e ripetute violazioni del codice della strada.

A maggior ragione considerando che, salvo un chiaro divieto in tal senso (o nel caso in cui altri Stati membri non siano debitamente informati di un divieto pendente), il conducente non residente potrà chiedere una nuova patente nel suo paese di residenza per riottenere il diritto di guidare ovunque, dato che la nuova patente deve essere riconosciuta, in linea di principio, anche nel paese in cui è stata commessa l'infrazione. Allo stesso modo, un conducente a cui sia stato vietato di guidare nel proprio paese può richiedere una nuova patente dopo aver cambiato residenza.

La base giuridica per uno scambio di informazioni a livello di UE sulle decisioni di ritiro della patente di guida è in effetti già costituita dalla direttiva 2006/126/CE<sup>50</sup>, che prevede

---

<sup>45</sup> BG, CY, IE, RO, SK, ES e UK.

<sup>46</sup> Regolamento (UE) 2016/95 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 gennaio 2016, relativo all'abrogazione di alcuni atti nel settore della cooperazione di polizia e della cooperazione giudiziaria in materia penale (GU L 26 del 2.2.2016, pag. 9).

<sup>47</sup> Direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1).

<sup>48</sup> Cfr. in particolare la sentenza del 20 novembre 2008, Weber, causa C-1/07, ECLI:EU:C:2008:640; la sentenza del 2 dicembre 2010, Scheffler, causa 334-09, ECLI:EU:C:2010:731; la sentenza del 26 aprile 2012, Hofmann, C-419/10, ECLI:EU:C:2012:240, punto 71; la sentenza del 23 aprile 2015, Aykul, C-260/13, ECLI:EU:C:2015:257; la sentenza del 21 maggio 2015, Wittmann, C-339/14, ECLI:EU:C:2015:333.

<sup>49</sup> Causa C-419/10, Hofmann, ECLI:EU:C:2012:240, punto 82.

<sup>50</sup> Articolo 15, articolo 7, paragrafo 5, e, secondo la giurisprudenza, anche articolo 11, paragrafo 4, di tale direttiva.

espressamente che gli Stati membri devono assistersi reciprocamente nell'attuazione delle misure e scambiarsi informazioni sulle patenti da essi rilasciate, cambiate, sostituite, rinnovate o revocate, avvalendosi della rete dell'UE delle patenti di guida istituita a tale fine (RESPER). La direttiva (UE) 2015/413 potrebbe anche facilitare l'esecuzione dei provvedimenti, imponendo allo Stato membro nel cui territorio è stato commesso il reato di informare il trasgressore in merito a qualsiasi sanzione connessa all'infrazione di cui è accusato.

### **Valutazione delle misure e delle opzioni strategiche**

Le misure nell'ambito delle diverse opzioni strategiche sono state oggetto di una valutazione quantitativa e qualitativa in termini di impatto economico, sociale (sicurezza stradale) e dei diritti fondamentali. L'orizzonte temporale 2025-2050 è stato scelto per valutare gli impatti, in linea con le proiezioni di base. 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.

L'impatto economico e sociale dell'opzione prescelta in relazione all'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida dovrebbe essere complessivamente positivo e l'iniziativa dovrebbe aumentare la sicurezza stradale in tutti gli Stati membri. Aumentare la probabilità di un'esecuzione efficace di una decisione di ritiro della patente di guida applicata a un contesto transfrontaliero aumenta inoltre l'effetto deterrente sui reati relativi alla sicurezza stradale a prescindere dai confini degli Stati membri. L'impatto sociale sarebbe nel complesso molto positivo, in quanto le vittime potranno contare sul fatto che le misure connesse alle infrazioni stradali commesse da stranieri saranno eseguite.

Gli obiettivi dell'iniziativa comporteranno un aumento limitato dei costi operativi della rete RESPER. Tale aumento dovrebbe comunque essere più che compensato dai vantaggi legati alle vite umane salvate grazie a una maggiore sicurezza stradale.

Si prevede che imprese, PMI e microimprese non saranno direttamente interessate dalla presente proposta legislativa.

#### **• Diritti fondamentali**

Un effetto a livello di UE delle misure in materia di decisioni di ritiro della patente di guida può interferire con i diritti fondamentali tutelati dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea<sup>51</sup> ("Carta") e dalla Convenzione europea dei diritti dell'uomo<sup>52</sup> (CEDU).

La decisione dello Stato membro di emettere un provvedimento a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida limiterà ulteriormente la possibilità per il trasgressore di guidare veicoli a motore nell'Unione. A seconda della sua situazione personale, ciò può incidere sull'esercizio della sua attività professionale, sulla sua vita familiare e sulle possibilità di utilizzare i propri veicoli a motore. La proposta può pertanto interessare diversi diritti fondamentali: il diritto di lavorare o la libertà d'impresa, il diritto alla vita familiare e il diritto di proprietà. Inoltre, le procedure previste potrebbero anche incidere sul diritto delle persone a giudici imparziali, sui diritti della difesa nonché sul diritto delle persone alla protezione dei dati personali che le riguardano.

<sup>51</sup> GU C 326 del 26.10.2012, pag. 391.

<sup>52</sup> Consiglio d'Europa, Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, modificata dai protocolli n. 11, 14 e 15, 4 novembre 1950, STE 5.

Possono essere imposte limitazioni ai diritti fondamentali del trasgressore qualora siano necessarie e rispondano effettivamente a finalità di interesse generale riconosciute dall'Unione. In questo caso, l'obiettivo di interesse generale riconosciuto dall'Unione è il miglioramento della sicurezza stradale. Le limitazioni non vanno oltre quanto necessario per il conseguimento di tale obiettivo. Un conducente che abbia commesso tali infrazioni del codice stradale in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la sua patente di guida, pur beneficiando della libera circolazione, dovrebbe subire le stesse conseguenze, nel momento in cui la sua patente di guida è ritirata, di un conducente residente nello Stato membro in cui l'infrazione è stata commessa. A entrambi dovrebbe essere revocata la patente di guida o revocato il diritto di guidare in tutta l'Unione. Altrimenti la sicurezza stradale sarebbe tutelata solo nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, il che rappresenterebbe un risultato parziale e inefficiente.

Nella proposta di direttiva sono inoltre incluse alcune importanti garanzie. La proposta prevede motivi di deroga qualora vi siano motivi fondati di ritenere, sulla base di elementi di prova specifici e oggettivi, che l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida comporti, nelle particolari circostanze del caso, una violazione di un diritto fondamentale sancito dalla Carta. Un altro motivo di deroga si applica quando le garanzie procedurali dei procedimenti in contumacia non sono rispettate. È simile a quelli che si applicano ad altri strumenti di riconoscimento reciproco dall'entrata in vigore della decisione quadro 2009/299/GAI, che rafforza i diritti processuali delle persone e promuove l'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle decisioni pronunciate in assenza dell'interessato al processo<sup>53</sup>.

Inoltre gli Stati membri provvedono affinché nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione siano disponibili mezzi di impugnazione equivalenti a quelli disponibili in un caso nazionale analogo e il trasgressore possa anche impugnare la decisione che garantisce l'effetto a livello di Unione del ritiro della patente di guida, abolendo, in caso di esito positivo, tale effetto e limitando la decisione di ritiro dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione. Oltre a ciò, le autorità saranno tenute a fornire informazioni sulle possibilità previste dal diritto nazionale di ricorrere a tali mezzi di impugnazione quando questi diventano applicabili, in tempo utile per garantire che possano essere esercitati efficacemente.

Se applicate nel rispetto del principio di proporzionalità e integrate da garanzie procedurali efficaci, come precedentemente indicato, le misure della presente proposta sono compatibili con i requisiti in materia di diritti fondamentali.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

Per la trasmissione e la comunicazione tra le autorità sono previste soluzioni tecniche già esistenti (come la rete RESPER per lo scambio di informazioni sulle patenti di guida).

Sarebbero necessarie alcune modifiche tecniche per fare sì che con RESPER si possano scambiare ulteriori elementi relativi alle decisioni di ritiro della patente di guida. È opportuno

---

<sup>53</sup> Decisione quadro 2009/299/GAI del Consiglio, del 26 febbraio 2009, che modifica le decisioni quadro 2002/584/GAI, 2005/214/GAI, 2006/783/GAI, 2008/909/GAI e 2008/947/GAI, rafforzando i diritti processuali delle persone e promuovendo l'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle decisioni pronunciate in assenza dell'interessato al processo (GU L 81 del 27.3.2009, pag. 24).

osservare tuttavia che, nel complesso, è probabile che tali costi non siano sostanziali. Si prevede che gli Stati membri copriranno i propri costi derivanti dall'applicazione della direttiva proposta. I costi associati sono connessi al tempo supplementare dedicato alle indagini e ai costi associati alla notifica del trasgressore straniero che ha commesso l'infrazione.

È infine opportuno notare che, sebbene le decisioni di ritiro della patente di guida siano spesso accompagnate da sanzioni pecuniarie, la presente proposta esclude intenzionalmente dal suo ambito di applicazione tali sanzioni, alla cui esecuzione non darà pertanto alcun contributo.

## **5. ALTRI ELEMENTI**

### **• Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La proposta impone alla Commissione l'obbligo di presentare una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito all'attuazione della direttiva proposta, comprensiva in particolare dell'impatto sulla sicurezza stradale. La relazione della Commissione è prevista cinque anni dopo il recepimento della direttiva proposta da parte degli Stati membri.

### **• Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

#### *Articolo 1: obiettivo e oggetto*

La proposta mira a garantire un livello elevato di protezione degli utenti della strada nell'Unione, stabilendo norme che prevedono l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida per gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida del trasgressore.

#### *Articolo 2: definizioni*

L'articolo 2 fornisce le definizioni di alcuni concetti chiave utilizzati nella proposta.

Tra queste figurano le definizioni di concetti quali "decisioni di ritiro della patente di guida", "Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione", "Stato membro di emissione" (in cui è stata rilasciata la patente di guida) e "persona interessata".

La definizione di "decisione di ritiro della patente di guida" comprende qualsiasi decisione definitiva che impone il ritiro della patente di guida in relazione alla commissione di un'infrazione stradale che comporta una misura di revoca, limitazione o sospensione della patente di guida o del diritto di guidare, indipendentemente dal fatto che questa possa essere considerata una misura di sicurezza o una sanzione amministrativa o penale. Sono inoltre definiti i concetti di revoca, limitazione e sospensione. La direttiva è applicabile a un numero limitato di "gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale" ben definite, vale a dire la guida in stato di ebbrezza, l'eccesso di velocità, la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, la violazione di norme per la circolazione stradale e il cagionare morte o lesioni personali gravi. Essa definisce inoltre le "condizioni aggiuntive" come le condizioni che la persona interessata da una decisione di ritiro della patente di guida deve soddisfare per riottenere la patente di guida o il diritto di guidare.

Per alcuni concetti, quali "gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale", "veicolo a motore", "patente di guida" e "residenza normale", sono introdotti riferimenti incrociati a definizioni contenute in altri strumenti dell'Unione.

*Articolo 3: effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida*

Stabilisce il principio secondo cui una decisione di ritiro della patente di guida emessa da uno Stato membro nei confronti di una persona che non è normalmente residente in tale Stato membro e che è titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro dovrebbe avere effetto a livello di Unione.

*Articolo 4: obbligo di notifica della decisione di ritiro della patente di guida*

Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione è tenuto a notificare allo Stato membro di emissione qualsiasi decisione di ritiro della patente di guida della durata di almeno un mese. La notifica dovrebbe essere effettuata mediante l'invio di un certificato standard, nell'ambito della comunicazione tra i punti di contatto nazionali dei due Stati membri interessati.

*Articolo 5: certificato standard e mezzi di trasmissione*

Questa disposizione conferisce alla Commissione il potere di adottare un atto di esecuzione per stabilire il formato e il contenuto del certificato standard prima della data di recepimento della direttiva. Reca gli elementi più importanti che il certificato dovrebbe contenere.

Questo articolo stabilisce inoltre le norme relative alle lingue in cui il certificato può essere trasmesso e precisa che tale certificato deve essere trasmesso tramite RESPER.

*Articolo 6: effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida*

Lo Stato membro di emissione dovrebbe adottare le misure appropriate per fare in modo che la decisione di ritiro della patente di guida abbia effetto a livello di Unione, a meno che non si applichi un motivo di deroga di cui all'articolo 8.

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

Nei casi in cui la decisione di ritiro della patente di guida consista nella sospensione o limitazione della patente o del diritto di guidare, la misura adottata dallo Stato membro di emissione dovrebbe limitarsi a fare in modo che l'interdizione a livello di Unione abbia la stessa durata di quella imposta dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, indipendentemente dal fatto che tale Stato membro imponga alla persona interessata condizioni per il riottenimento della patente di guida o del diritto di guidare.

*Articolo 7: effetti delle decisioni di ritiro della patente di guida nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione*

Questo articolo chiarisce che la direttiva, e in particolare l'applicazione dei motivi di deroga di cui all'articolo 8 da parte dello Stato membro di emissione, non pregiudica l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida presa dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione nel suo territorio.

Chiarisce inoltre che quando la decisione di ritiro della patente di guida presa dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione prevede condizioni che la persona interessata deve rispettare per riottenere la patente di guida o il diritto di guidare, tale Stato membro può continuare ad applicare la decisione di ritiro sul suo territorio fino a quando le condizioni non siano soddisfatte.

#### *Articolo 8: motivi di deroga*

L'articolo 8 reca un elenco esauriente di motivi di deroga, in base ai quali lo Stato membro di emissione deve rifiutare di dare efficacia a livello di Unione a decisioni di ritiro della patente, oltre a un elenco di ulteriori motivi di deroga in base ai quali può rifiutare di concedere tale effetto a livello di Unione.

L'elenco include motivi di deroga quali l'incompletezza del certificato; limiti di età della persona interessata; immunità o privilegio; o il fatto che il periodo rimanente di ritiro della patente di guida sia inferiore a un mese.

Prima di invocare eventuali motivi di deroga, lo Stato membro di emissione dovrebbe consultare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

#### *Articolo 9: termini*

Questo articolo stabilisce che lo Stato membro di emissione deve adottare la misura che conferisce efficacia a livello di Unione alle decisioni di ritiro della patente di guida entro 15 giorni dal ricevimento del certificato.

Nei casi specifici in cui non sia in grado di rispettare il termine fissato per la fase di riconoscimento, lo Stato membro di emissione deve informare e consultare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, ma rimane tenuto a dare immediatamente effetto alla decisione di ritiro della patente di guida a livello di Unione.

#### *Articolo 10: consultazioni tra gli Stati membri*

Questo articolo prevede che gli Stati membri si consultino reciprocamente, con i mezzi appropriati e senza indugio, per garantire l'attuazione efficace della presente direttiva.

#### *Articolo 11: informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro di emissione*

Questo articolo prevede la comunicazione obbligatoria di informazioni da parte dello Stato membro di emissione allo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione su diversi aspetti e fasi della procedura.

#### *Articolo 12: informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione*

A norma di questo articolo, lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione deve informare lo Stato membro di emissione in merito alle circostanze che possono incidere sulla

decisione iniziale di ritiro della patente di guida e sulla piena attuazione della decisione di ritiro della patente di guida nel suo territorio.

*Articolo 13: obbligo di informare la persona interessata*

Lo Stato membro di emissione deve notificare alla persona interessata una decisione o una misura adottata in relazione al ritiro della patente di guida. Si fa specifico riferimento alle informazioni da trasmettere circa i mezzi di impugnazione disponibili a norma del diritto dello Stato membro di emissione.

*Articolo 14: mezzi di impugnazione*

Questo articolo prevede che gli Stati membri garantiscano che siano disponibili mezzi di impugnazione adeguati contro le decisioni adottate ai sensi della presente direttiva. Chiarisce che la decisione di ritiro della patente di guida notificata dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione dovrebbe essere impugnata esclusivamente nell'ambito di un'azione promossa nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

*Articolo 15: punti di contatto nazionali*

Gli Stati membri devono istituire punti di contatto nazionali. Conformemente all'articolo 4, tali punti di contatto nazionali trasmettono i certificati. Dovrebbero inoltre collaborare con le autorità coinvolte nell'applicazione delle decisioni di ritiro della patente di guida.

*Articolo 16: statistiche*

A norma di questo articolo, gli Stati membri devono raccogliere regolarmente dati presso le autorità competenti e compilare statistiche complete sulle decisioni di ritiro delle patenti di guida. Le statistiche raccolte devono essere trasmesse ogni anno alla Commissione. Raccogliere dati esaurienti sulle decisioni di ritiro delle patenti di guida è necessario per consentire una valutazione approfondita del funzionamento del meccanismo istituito dalla presente direttiva.

*Articolo 17: procedura di comitato*

Questo articolo stabilisce la procedura per l'adozione dell'atto di esecuzione di cui all'articolo 5.

*Articolo 18: rapporto con altri atti giuridici*

Questo articolo stabilisce che la presente direttiva lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi derivanti dalla legislazione dell'Unione in tema di cooperazione giudiziaria e i diritti di indagati e imputati.

*Articolo 19: recepimento*

Gli Stati membri devono recepire le disposizioni della direttiva entro un determinato termine e devono notificare tali misure nazionali alla Commissione.

*Articolo 20: relazione sull'applicazione*

È istituito e imposto alla Commissione un obbligo di relazione per quanto riguarda l'attuazione della direttiva proposta.

*Articolo 21: entrata in vigore e applicazione*

Si tratta di una disposizione standard che stabilisce che la direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 22: destinatari*

Si tratta di una disposizione standard che stabilisce che gli Stati membri sono i destinatari della presente direttiva.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**sull'effetto a livello di Unione di determinate decisioni di ritiro della patente di guida**

(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, lettera c),

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo<sup>1</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni<sup>2</sup>,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) Il miglioramento della sicurezza stradale è un obiettivo primario della politica dei trasporti dell'Unione. Nel quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030<sup>3</sup>, la Commissione si è impegnata nuovamente a conseguire l'obiettivo ambizioso di avvicinarsi all'azzeramento delle morti e dei feriti gravi sulle strade dell'Unione entro il 2050 (obiettivo "zero vittime", *Vision Zero*), nonché l'obiettivo a medio termine di riduzione del 50 % delle morti e dei feriti gravi entro il 2030.
- (2) Per il conseguimento dell'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale, i ministri dei Trasporti degli Stati membri, nella dichiarazione di La Valletta del 29 marzo 2017 sulla sicurezza stradale, hanno invocato il rafforzamento del quadro giuridico dell'Unione in materia di sicurezza stradale, con particolare attenzione alla necessità di collaborazione degli Stati membri in merito al riconoscimento reciproco delle decisioni di ritiro della patente di guida dei conducenti non residenti.
- (3) Per effetto della libera circolazione delle persone e dell'aumento del traffico stradale internazionale, le decisioni di ritiro della patente di guida sono spesso prese da Stati membri diversi da quello in cui il conducente risiede abitualmente e in cui è stata rilasciata la patente di guida.
- (4) Ad oggi uno Stato membro diverso da quello in cui risiede abitualmente il conducente può adottare, conformemente alla sua normativa nazionale e a seguito di un comportamento illecito sul suo territorio da parte del titolare di una patente di guida ottenuta in un altro Stato membro, provvedimenti che comportano la negazione del

---

<sup>1</sup> GU C del , pag. .

<sup>2</sup> GU C del , pag. .

<sup>3</sup> SWD(2019) 283 final.

riconoscimento della validità delle patenti di guida rilasciate da altri Stati membri e, pertanto, una limitazione del diritto di guidare della persona interessata. L'ambito di applicazione di tali provvedimenti è tuttavia limitato al territorio dello Stato membro in cui si è verificato il comportamento illecito e il loro effetto si limita al mancato riconoscimento della validità della data patente specifica all'interno di tale territorio. Pertanto, in mancanza di interventi da parte dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida, quest'ultima continua ad essere riconosciuta in tutti gli altri Stati membri. Un tale scenario impedisce di raggiungere un livello più elevato di sicurezza stradale nell'Unione. I conducenti interdetti dalla guida in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida non dovrebbero essere esenti dagli effetti di tale provvedimento quando si trovano in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata commessa l'infrazione.

- (5) Al fine di garantire un livello elevato di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione, è necessario stabilire norme specifiche per l'applicazione a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida prese da uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida del trasgressore a seguito di gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale.
- (6) L'attuazione della presente direttiva non dovrebbe tuttavia richiedere l'armonizzazione delle norme nazionali relative alla definizione delle infrazioni stradali, alla loro natura giuridica e alle sanzioni ad esse applicabili. In particolare, l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida dovrebbe essere perseguito indipendentemente dal fatto che le misure nazionali imposte nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione siano classificate come amministrative o penali.
- (7) La presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicate le norme sulla cooperazione giudiziaria e di polizia in materia penale e sul riconoscimento reciproco delle relative decisioni giudiziarie. Non dovrebbe inoltre pregiudicare la possibilità, per le autorità giudiziarie degli Stati membri, di eseguire le decisioni che hanno emesso, in particolare quelle di natura penale.
- (8) Lo scopo preciso della presente direttiva è consentire all'Unione di perseguire l'obiettivo del miglioramento della sicurezza stradale nell'UE. Come indicato dalla Corte di giustizia, le misure volte a migliorare la sicurezza stradale rientrano nella politica dei trasporti e possono essere adottate sulla base dell'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato<sup>4</sup>, purché rientrino nella nozione di "misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti" ai sensi di tale disposizione<sup>5</sup>.
- (9) Le decisioni di ritiro della patente di guida derivanti da gravi infrazioni riguardanti la sicurezza stradale possono comportare la revoca, la limitazione o la sospensione della patente di guida o del diritto di guidare del trasgressore. Se l'infrazione è stata commessa nello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida, la decisione può comportarne anche l'annullamento. È pertanto opportuno che mediante l'applicazione di tutte queste misure da parte dello Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida siano conseguiti gli effetti a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida.

---

<sup>4</sup> GU C 202 del 7.6.2016.

<sup>5</sup> Sentenza della Corte (Grande Sezione) del 6 maggio 2014, Commissione/Parlamento e Consiglio, C-43/12, EU:C:2014:298, punto 43.

- (10) Poiché la guida in stato di ebbrezza (guida con tasso alcolemico del sangue superiore al valore massimo consentito dalla legge), l'eccesso di velocità (superamento dei limiti di velocità in vigore per la strada o il tipo di veicolo in questione) e la guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti costituiscono le cause principali degli incidenti stradali e degli incidenti mortali nell'Unione, è opportuno prevedere la massima diligenza possibile per i casi relativi a tali infrazioni, che ai fini della presente direttiva dovrebbero pertanto essere considerate "gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale". Inoltre, data la loro gravità, anche le infrazioni stradali che provocano la morte o lesioni personali gravi della vittima dovrebbero essere considerate infrazioni gravi.
- (11) Le decisioni di ritiro della patente di guida prese da uno Stato membro nei confronti di una persona che non è normalmente residente ai sensi dell'articolo 17 della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA] e che è titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro dovrebbero avere effetto in tutto il territorio dell'Unione, in termini analoghi a quelle previste per le persone titolari di una patente di guida rilasciata da tale Stato membro. Anche alla luce del principio dell'autonomia procedurale, gli Stati membri dovrebbero essere liberi di decidere come conseguire al meglio tale risultato conformemente al loro diritto nazionale. Occorre tuttavia tenere conto del fatto che, qualora uno Stato membro prenda una decisione di ritiro della patente di guida di una persona la cui residenza normale si trova in tale Stato membro, ma che è titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro, esso ha il diritto di sostituire la patente ai fini dell'applicazione di tale decisione di ritiro della patente di guida ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA].
- (12) Lo Stato membro che prende la decisione di ritiro della patente di guida ("Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione") dovrebbe notificare allo Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida della persona interessata ("Stato membro di emissione") qualsiasi decisione di ritiro della patente di guida presa per tale persona per una durata pari o superiore a un mese, al fine di attivare le procedure necessarie per garantire l'effetto a livello di Unione della decisione di ritiro della patente. Tale notifica dovrebbe essere trasmessa mediante un certificato standard, al fine di garantire uno scambio di informazioni continuo, affidabile ed efficace tra gli Stati membri.
- (13) Il certificato standard dovrebbe contenere una serie minima di dati che consentano la corretta attuazione della presente direttiva, ossia l'autorità dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione che prende la decisione di ritiro della patente di guida, la grave infrazione in materia di sicurezza stradale commessa, la conseguente decisione di ritiro della patente di guida, la persona interessata e le procedure seguite per l'imposizione del ritiro. Tale certificato dovrebbe inoltre essere tradotto in una lingua ufficiale dello Stato membro di emissione o in qualsiasi altra lingua accettata dallo Stato membro di emissione, al fine di garantirne il trattamento rapido da parte del destinatario. Fornendo solo queste informazioni, il certificato standard può garantire l'efficacia senza obbligare gli Stati membri a condividere quantità sproporzionate o eccessive di informazioni.
- (14) L'imposizione di decisioni di ritiro della patente di guida a seguito di comportamenti illeciti contribuisce a garantire un elevato livello di sicurezza stradale nell'Unione. Sulla base del principio del riconoscimento reciproco delle patenti di guida rilasciate negli Stati membri, le misure relative alla revoca, all'annullamento, alla sospensione o alla limitazione di una patente di guida rilasciata dallo Stato membro di emissione sono automaticamente riconosciute da tutti gli altri Stati membri. Di conseguenza lo

Stato membro di emissione dovrebbe essere tenuto a fare in modo che le decisioni di ritiro della patente di guida adottate da altri Stati membri siano riconosciute da tutti gli Stati membri. Al momento della notifica della decisione di ritiro della patente di guida, a meno che non si applichi o sia invocato un motivo di deroga, lo Stato membro di emissione dovrebbe pertanto adottare le misure appropriate per estendere in tutta l'Unione l'effetto della decisione di ritiro della patente di guida.

- (15) La misura adottata dallo Stato membro di emissione dovrebbe variare a seconda della natura specifica della decisione di ritiro della patente di guida. Dato che hanno necessariamente conseguenze diverse, la revoca, la sospensione o la limitazione di una patente di guida o del diritto di guidare richiedono l'attuazione di procedure diverse nel rispetto delle competenze degli Stati membri coinvolti. In particolare, per quanto riguarda specificamente la revoca, la persona interessata dovrebbe poter riottenere la patente di guida o il diritto di guidare conformemente alle norme applicabili a circostanze analoghe nello Stato membro di emissione. Per quanto riguarda la sospensione o la limitazione, è opportuno garantire che soltanto la durata di tali misure abbia effetto a livello di Unione, anche nei casi in cui la decisione di ritiro della patente di guida preveda condizioni aggiuntive, in quanto l'obiettivo principale delle misure è impedire temporaneamente o parzialmente alla persona interessata di guidare e non determinare in che modo tale persona dovrebbe riottenere il suo diritto di guidare nello Stato membro di emissione.
- (16) In linea di principio, la possibilità per gli Stati membri di applicare le decisioni di ritiro della patente di guida nel loro territorio non dovrebbe essere limitata dalla presente direttiva. Di conseguenza lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione dovrebbe poter continuare ad applicare, conformemente alle proprie norme nazionali e con effetti limitati al suo territorio, le decisioni di ritiro della patente di guida e qualsiasi eventuale condizione aggiuntiva ivi stabilita fino a quando la persona interessata non vi ottemperi.
- (17) È tuttavia importante tenere anche conto del fatto che la valutazione della conformità ai requisiti stabiliti dal diritto dell'Unione per il rilascio di una patente di guida è di competenza dello Stato membro di emissione. L'applicazione di condizioni aggiuntive nello Stato membro di emissione non dovrebbe inoltre comportare la duplicazione dei requisiti che la persona interessata deve soddisfare per dimostrare che il riottenimento di una patente di guida o del diritto di guidare non costituisce un pericolo per la sicurezza stradale nell'Unione. Alla luce di ciò, qualora lo Stato membro di emissione adottati misure volte a garantire l'effetto a livello di Unione di decisioni di ritiro della patente di guida e successivamente rivaluti se la persona interessata è idonea al riottenimento della patente di guida o del diritto di guidare, tale valutazione dovrebbe essere riconosciuta in tutta l'Unione e quindi anche nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.
- (18) L'applicazione di misure da parte dello Stato membro di emissione dovrebbe servire a fare in modo che la decisione di ritiro della patente di guida abbia effetto a livello di Unione e non sia necessaria una nuova valutazione dei fatti che hanno portato alla decisione. Tuttavia, al fine di garantire che l'effetto a livello di Unione non sia contrario al principio di proporzionalità, ai diritti fondamentali o alle eccezioni previsti dal diritto dello Stato membro di emissione, è opportuno stabilire determinati motivi di deroga dall'obbligo di adozione di misure per lo Stato membro di emissione.
- (19) Nell'interesse della sicurezza stradale e al fine di garantire la certezza del diritto per la persona interessata e per lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, lo Stato

membro di emissione dovrebbe garantire l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida o applicare un motivo di deroga nel più breve tempo possibile, e in ogni caso entro 15 giorni dalla notifica della decisione. Ciò non dovrebbe pregiudicare le situazioni in cui circostanze eccezionali impediscano il rispetto di tale termine. Tuttavia, anche in tali casi eccezionali, lo Stato membro di emissione dovrebbe agire senza indebito ritardo e informare lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione in merito al periodo e al motivo del ritardo.

- (20) La corretta attuazione della presente direttiva presuppone una comunicazione stretta, rapida ed efficace tra le autorità nazionali competenti. Le autorità nazionali competenti degli Stati membri dovrebbero pertanto consultarsi reciprocamente ogniqualvolta necessario, ricorrendo ai mezzi appropriati. Inoltre, in casi specifici ben definiti, sia lo Stato membro di emissione che lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione dovrebbero fornirsi reciprocamente e senza indugio informazioni importanti relative all'applicazione della presente direttiva. Ciò dovrebbe valere per l'adozione di misure che conferiscono un effetto a livello di Unione alle decisioni di ritiro della patente di guida, alle decisioni adottate per motivi di deroga, alla piena attuazione delle decisioni di ritiro della patente di guida e a qualsiasi circostanza che incida sulle decisioni di ritiro della patente di guida adottate inizialmente.
- (21) In seguito a una notifica di decisione di ritiro della patente di guida cui ha dato effetto a livello di Unione, lo Stato membro di emissione dovrebbe informare senza indugio la persona interessata, al fine di consentire l'esercizio di diritti fondamentali quali il diritto di essere ascoltato e di impugnare le decisioni dinanzi agli organi giurisdizionali nazionali competenti.
- (22) Gli Stati membri dovrebbero garantire la disponibilità di mezzi di impugnazione adeguati contro le misure adottate a norma della presente direttiva, equivalenti a quelli disponibili nei casi nazionali analoghi, nonché garantire che siano fornite informazioni su tali mezzi di impugnazione quando essi diventano applicabili, e in tempo utile per consentire che possano essere utilizzati efficacemente. È tuttavia opportuno chiarire che la decisione di ritiro della patente di guida notificata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, può essere impugnata solo nell'ambito di un'azione promossa nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.
- (23) La tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali è un diritto fondamentale. A norma dell'articolo 8, paragrafo 1, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea<sup>6</sup> e dell'articolo 16, paragrafo 1, TFUE, ogni persona ha diritto alla protezione dei dati di carattere personale che la riguardano. La legislazione dell'Unione in materia, segnatamente il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>7</sup> e la direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>8</sup>, dovrebbe applicarsi al trattamento dei dati personali nel contesto della presente direttiva conformemente al rispettivo ambito di applicazione.

---

<sup>6</sup> GU C 202 del 7.6.2016, pag. 391.

<sup>7</sup> 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 (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

<sup>8</sup> 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

- (24) La presente direttiva stabilisce la base giuridica per lo scambio di dati personali al fine di dare effetto alle decisioni di ritiro della patente di guida prese da uno Stato membro diverso dallo Stato membro di emissione. Tale base giuridica è in linea con l'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), e, se del caso, con l'articolo 10 del regolamento (CE) 2016/679 e con l'articolo 8 della direttiva 2016/680. I dati personali da scambiare con lo Stato membro di emissione dovrebbero essere limitati a quanto necessario ai fini dell'ottenimento degli obblighi stabiliti dalla presente direttiva.
- (25) Per permettere uno scambio di informazioni continuo, affidabile ed efficace, ciascuno Stato membro dovrebbe designare un punto di contatto nazionale ai fini della presente direttiva. Gli Stati membri dovrebbero inoltre garantire che i rispettivi punti di contatto nazionali collaborino con le autorità competenti coinvolte nell'applicazione delle decisioni di ritiro della patente di guida di cui alla presente direttiva, in particolare per fare in modo che tutte le informazioni necessarie siano condivise in tempo utile.
- (26) Gli Stati membri dovrebbero raccogliere periodicamente statistiche complete sull'applicazione della presente direttiva e trasmetterle ogni anno alla Commissione. Sulla base di questa e di altre informazioni, la Commissione dovrebbe valutare l'impatto dell'attuazione della presente direttiva sulla sicurezza stradale e presentare ogni cinque anni al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui risultati di tale valutazione, corredata, se del caso, di proposte legislative per la sua modifica.
- (27) La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare i diritti e gli obblighi derivanti da altre normative applicabili dell'Unione, in particolare dalle decisioni quadro 2008/947/GAI<sup>9</sup> e 2005/214/GAI del Consiglio<sup>10</sup>, né i diritti di indagati e imputati di cui alle direttive 2010/64/UE<sup>11</sup>, 2012/13/UE<sup>12</sup>, 2013/48/UE<sup>13</sup>, (UE) 2016/343<sup>14</sup>, (UE) 2016/800<sup>15</sup> e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>16</sup>.

---

sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89).

<sup>9</sup> Decisione quadro 2008/947/GAI del Consiglio, del 27 novembre 2008, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sentenze e alle decisioni di sospensione condizionale in vista della sorveglianza delle misure di sospensione condizionale e delle sanzioni sostitutive (GU L 337 del 16.12.2008, pag. 102).

<sup>10</sup> Decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio, del 24 febbraio 2005, relativa all'applicazione del principio del reciproco riconoscimento alle sanzioni pecuniarie (GU L 76 del 22.3.2005, pag. 16).

<sup>11</sup> Direttiva 2010/64/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, sul diritto all'interpretazione e alla traduzione nei procedimenti penali (GU L 280 del 26.10.2010, pag. 1).

<sup>12</sup> Direttiva 2012/13/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 maggio 2012, sul diritto all'informazione nei procedimenti penali (GU L 142 dell'1.6.2012, pag. 1).

<sup>13</sup> Direttiva 2013/48/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2013, relativa al diritto di avvalersi di un difensore nel procedimento penale e nel procedimento di esecuzione del mandato d'arresto europeo, al diritto di informare un terzo al momento della privazione della libertà personale e al diritto delle persone private della libertà personale di comunicare con terzi e con le autorità consolari (GU L 294 del 6.11.2013, pag. 1).

<sup>14</sup> Direttiva (UE) 2016/343 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 2016, sul rafforzamento di alcuni aspetti della presunzione di innocenza e del diritto di presenziare al processo nei procedimenti (GU L 65 dell'11.3.2016, pag. 1).

<sup>15</sup> Direttiva (UE) 2016/800 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulle garanzie procedurali per i minori indagati o imputati nei procedimenti penali (GU L 132 del 21.5.2016, pag. 1).

<sup>16</sup> Direttiva (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 ottobre 2016, sull'ammissione al patrocinio a spese dello Stato per indagati e imputati nell'ambito di procedimenti penali e per le persone ricercate nell'ambito di procedimenti di esecuzione del mandato d'arresto europeo (GU L 297 del 4.11.2016, pag. 1).

- (28) Gli Stati membri dovrebbero poter concludere accordi o intese bilaterali o multilaterali con altri Stati membri, al fine di integrare e agevolare il sistema istituito dalla presente direttiva. Dovrebbero tuttavia agire in tale modo unicamente nella misura in cui siffatti accordi o intese consentano di estendere o ampliare le disposizioni della presente direttiva e contribuiscano a semplificare o agevolare ulteriormente le procedure per garantire un effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida, e quindi nella misura in cui tali accordi o intese consentano un livello più elevato di sicurezza stradale.
- (29) Al fine di assicurare condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire il formato e il contenuto del certificato standard per la notifica delle decisioni di ritiro di patenti di guida. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>17</sup>.
- (30) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, ossia garantire l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida a seguito di gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale, con l'obiettivo di migliorare i livelli di sicurezza stradale nell'Unione, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti della presente direttiva, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea<sup>18</sup>. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (31) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>19</sup>, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [GG/MM/AAAA],

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

#### **Obiettivo e oggetto**

La presente direttiva mira a garantire un livello elevato di protezione a tutti gli utenti della strada nell'Unione. A tale fine stabilisce norme che prevedono l'effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida per gravi infrazioni in materia di sicurezza stradale commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida della persona interessata.

### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

---

<sup>17</sup> 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).

<sup>18</sup> GU C 202 del 7.6.2016, pag. 13.

<sup>19</sup> Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39).

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 1) "decisione di ritiro della patente di guida": qualsiasi decisione relativa alla commissione di un'infrazione grave riguardante la sicurezza stradale che comporti per un conducente la revoca, la limitazione o la sospensione della patente di guida o del diritto di guidare un veicolo a motore, non più impugnabile, indipendentemente dal fatto che costituisca una sanzione principale, secondaria o supplementare o una misura di sicurezza e che sia qualificata come misura amministrativa o penale;
- 2) "revoca": la revoca della patente di guida o del diritto di guidare o del relativo riconoscimento;
- 3) "sospensione": la limitazione temporanea della validità della patente di guida o del diritto di guidare o del loro riconoscimento, per un determinato periodo di tempo, o per un determinato periodo di tempo cui si aggiunge l'adempimento di condizioni aggiuntive;
- 4) "limitazione": la limitazione parziale della validità della patente di guida o del diritto di guidare o del loro riconoscimento, per un determinato periodo di tempo o subordinatamente all'adempimento di condizioni aggiuntive, o una combinazione di entrambi;
- 5) "condizioni aggiuntive": condizioni diverse dalla scadenza di un periodo di tempo determinato che la persona interessata da una decisione di ritiro della patente di guida deve soddisfare per riottenere il diritto di guidare o la patente di guida;
- 6) "Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione": lo Stato membro in cui è stata adottata la decisione di ritiro della patente di guida;
- 7) "Stato membro di emissione": lo Stato membro in cui è stata rilasciata la patente di guida della persona interessata e al quale, conformemente alle disposizioni della presente direttiva, è trasmessa la decisione di ritiro della patente di guida;
- 8) "veicolo a motore": veicolo a motore quale definito all'articolo 2, punto 4, della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA];
- 9) "patente di guida": patente di guida quale definita all'articolo 2, punto 1, della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA];
- 10) "persona interessata": la persona fisica nei confronti della quale è stata emessa una decisione di ritiro della patente di guida;
- 11) "infrazione grave in materia di sicurezza stradale":
  - a) guida in stato di ebbrezza come definita all'articolo 3, lettera g), della direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>20</sup>;
  - b) eccesso di velocità come definito all'articolo 3, lettera d), della direttiva (UE) 2015/413;
  - c) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti come definita all'articolo 3, lettera h), della direttiva (UE) 2015/413;

---

<sup>20</sup> 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).

- d) comportamento che viola norme sulla circolazione stradale e che ha provocato morte o lesioni personali gravi;
- 12) "residenza normale": la residenza normale ai sensi dell'articolo 17 della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA].

### *Articolo 3*

#### **Effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida**

Gli Stati membri provvedono affinché una decisione di ritiro della patente di guida emessa da uno Stato membro nei confronti di una persona che non ha la sua residenza normale in tale Stato membro e che è titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro abbia effetto in tutto il territorio dell'Unione conformemente alla presente direttiva.

### *Articolo 4*

#### **Obbligo di notifica della decisione di ritiro della patente di guida**

1. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione notifica allo Stato membro di emissione qualsiasi eventuale decisione di ritiro della patente di guida presa per una durata pari o superiore a un mese relativamente a una persona che non ha la propria residenza normale nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione e che è titolare di una patente di guida rilasciata dallo Stato membro di emissione.
2. La notifica di cui al paragrafo 1 è effettuata per mezzo di un certificato standard come disposto all'articolo 5 e secondo la procedura di cui al paragrafo 3.
3. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione compila, firma e trasmette il certificato direttamente al punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione, che lo trasmette all'autorità competente per garantire l'effetto a livello di Unione della decisione di ritiro della patente di guida. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione trasmette inoltre al punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione la patente di guida della persona interessata, una volta sequestrata, e la decisione originale, o una sua copia autenticata, che impone il ritiro della patente di guida. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione non è tenuto a tradurre la decisione originale o la sua copia autenticata.

### *Articolo 5*

#### **Certificato standard e mezzi di trasmissione**

1. Prima del [data di recepimento di cui all'articolo 19] la Commissione stabilisce, mediante un atto di esecuzione, il formato e il contenuto del certificato standard per la notifica di una decisione di ritiro della patente di guida. Tale atto di esecuzione è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 17, paragrafo 2.
2. Il certificato contiene le seguenti informazioni:
  - a) informazioni sull'autorità che ha preso la decisione di ritiro della patente di guida nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione;

- b) descrizione della grave infrazione relativa alla sicurezza stradale e dei fatti che hanno portato alla decisione di ritiro della patente di guida;
  - c) nome e indirizzo della persona interessata e numero della patente di guida e, se necessario, documenti nazionali di identificazione della persona interessata, qualora disponibili;
  - d) disposizioni giuridiche applicabili dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione;
  - e) procedure seguite e portata e contenuto esatti della decisione di ritiro della patente di guida, compresa, se del caso, la data in cui la sospensione o la limitazione cessa di avere effetto, nonché eventuali condizioni aggiuntive stabilite dagli Stati membri in cui è stata commessa l'infrazione;
  - f) se del caso, periodo (in giorni) oggetto della decisione di ritiro della patente di guida presa dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione già trascorso in tale Stato membro.
3. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione fornisce allo Stato membro di emissione una traduzione del certificato in una lingua ufficiale dello Stato membro di emissione o in qualsiasi altra lingua che lo Stato membro di emissione abbia accettato conformemente al paragrafo 4.
4. Ogni Stato membro può, in qualsiasi momento, esprimere in una dichiarazione notificata alla Commissione la volontà di accettare le traduzioni dei certificati in una o più lingue ufficiali dell'Unione diverse dalla sua lingua o dalle sue lingue ufficiali. Tale dichiarazione può essere revocata in qualsiasi momento. La Commissione mette a disposizione di tutti gli Stati membri le dichiarazioni e le relative revoche.
5. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione trasmette il certificato al punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione attraverso la rete UE delle patenti di guida di cui all'articolo 19, paragrafo 1, della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA] ("RESPER").

### *Articolo 6*

#### **Effetto a livello di Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida**

1. Al momento della notifica di una decisione di ritiro della patente di guida a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, a meno che non si applichi uno dei motivi di deroga di cui all'articolo 8, lo Stato membro di emissione adotta le misure appropriate per fare in modo che la decisione di ritiro della patente di guida abbia effetto a livello di Unione.
2. Se la decisione comporta la revoca della patente di guida o del diritto di guidare, le misure adottate dallo Stato membro di emissione devono adempiere alle condizioni seguenti:
- a) lo Stato membro di emissione provvede alla revoca della patente di guida o del diritto di guidare della persona interessata;
  - b) la persona interessata può riottenere la patente di guida o il diritto di guidare conformemente alle norme nazionali dello Stato membro di emissione;

- c) lo Stato membro di emissione tiene altresì conto, per quanto possibile, di tutte le condizioni aggiuntive imposte alla persona interessata per il riottenimento del diritto di guidare cui la persona ha già ottemperato nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.
3. Se la decisione comporta la sospensione o la limitazione della patente di guida o del diritto di guidare, le misure adottate dallo Stato membro di emissione devono adempiere alle condizioni seguenti:
  - a) lo Stato membro di emissione sospende o limita la validità della patente di guida o il diritto di guidare della persona interessata fino alla data in cui la sospensione o la limitazione imposta e notificata dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione cessa di avere effetto;
  - b) se la sospensione o la limitazione imposta e notificata dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione è subordinata sia alla scadenza di un determinato periodo di tempo sia all'adempimento di condizioni aggiuntive, lo Stato membro di emissione tiene conto unicamente del periodo di tempo stabilito;
  - c) qualora sia imposta e notificata dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, la limitazione è presa in considerazione nella misura in cui è compatibile con la legislazione dello Stato membro di emissione in termini di natura o durata.
4. Fatto salvo il motivo di deroga di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), nell'adozione di misure a norma del presente articolo lo Stato membro di emissione è vincolato dalle informazioni e dai fatti forniti dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione e si basa su di essi, conformemente all'articolo 5.

#### *Articolo 7*

#### **Effetti delle decisioni di ritiro della patente di guida nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione**

1. La presente direttiva non osta a che lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione esegua la decisione di ritiro della patente di guida all'interno del proprio territorio e conformemente alle sue norme nazionali.
2. Quando allo Stato membro di emissione viene notificata una decisione di ritiro della patente di guida contenente condizioni aggiuntive a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione può continuare ad applicare tale decisione di ritiro della patente di guida nel proprio territorio fino a quando la persona interessata non ottempera a tali condizioni.
3. Tuttavia, le condizioni aggiuntive cui è subordinata una decisione di ritiro della patente di guida notificata a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, sono considerate soddisfatte dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione qualora lo Stato membro di emissione, in seguito a opportuna valutazione, ritenga che la persona interessata ottemperi alle condizioni applicabili nello Stato membro di emissione per quanto riguarda il riottenimento del diritto di guidare o della patente di guida o il diritto di richiedere il rilascio di una nuova patente.

#### *Articolo 8*

## Motivi di deroga

1. Lo Stato membro di emissione non adotta le misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, se:
  - a) il certificato di cui all'articolo 5 è incompleto o palesemente inesatto e le informazioni mancanti o corrette non sono state fornite conformemente al paragrafo 3 del presente articolo;
  - b) la decisione di ritiro della patente di guida è già stata pienamente eseguita nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione;
  - c) la decisione di ritiro della patente di guida è prescritta conformemente alla legislazione dello Stato membro di emissione;
  - d) la legislazione dello Stato membro di emissione prevede privilegi o immunità che impediscono l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida;
  - e) al momento dell'adozione delle misure di cui all'articolo 6, paragrafo 3, il periodo rimanente della sospensione o della limitazione a seguito della decisione di ritiro della patente di guida è inferiore a un mese;
  - f) si è svolto un procedimento giudiziario e, in base al certificato, la persona interessata non è comparsa personalmente al processo conclusosi con l'adozione della decisione di ritiro della patente di guida, a meno che il certificato non attesti che, conformemente a ulteriori requisiti procedurali definiti dal diritto dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, si è verificata una delle seguenti circostanze:
    - i) la persona interessata è stata citata personalmente in tempo utile ed è quindi stata informata della data e del luogo fissati per il processo terminato con la decisione di ritiro della patente di guida, o è stata di fatto informata ufficialmente, con altri mezzi, della data e del luogo fissati per il processo, in modo tale che si è stabilito inequivocabilmente che era al corrente del processo fissato, ed è stata informata in tempo utile del fatto che una tale decisione di ritiro della patente di guida avrebbe potuto essere emessa in caso la persona non si fosse presentata in giudizio;
    - ii) la persona interessata, al corrente del processo fissato, ha conferito un mandato a un difensore, nominato personalmente o dallo Stato, per patrocinarla in giudizio ed è stata effettivamente patrocinata in giudizio da tale difensore; oppure
    - iii) dopo aver ricevuto la notifica della decisione di ritiro della patente di guida ed essere stata espressamente informata del diritto a un nuovo processo o a un'impugnazione cui avrebbe il diritto di partecipare e che consentirebbe di riesaminare il merito della causa, comprese nuove prove, e potrebbe condurre alla riforma della decisione originaria di ritiro della patente di guida, la persona interessata ha dichiarato espressamente di non opporsi alla decisione di ritiro della patente, oppure non ha richiesto un nuovo processo o impugnato la decisione entro i termini stabiliti;
  - g) in situazioni eccezionali sussistono motivi fondati di ritenere, sulla base di elementi di prova specifici e oggettivi, che l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida comporterebbe, nelle particolari circostanze del caso, una violazione di un diritto fondamentale sancito dalla Carta.

2. Lo Stato membro di emissione può decidere di applicare anche i seguenti motivi di deroga:
  - a) la decisione di ritiro della patente di guida riguarda un'infrazione grave relativa alla sicurezza stradale che, sulla base delle informazioni notificate a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, non sarebbe sanzionata con una decisione di ritiro della patente di guida ai sensi della legislazione dello Stato membro di emissione;
  - b) la decisione di ritiro della patente di guida è stata presa unicamente per eccesso di velocità e i limiti di velocità in vigore nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione sono stati superati di meno di 50 km/h;
  - c) ai sensi della legislazione dello Stato membro di emissione, la persona interessata non può, a causa della sua età, essere ritenuta responsabile dell'infrazione grave relativa alla sicurezza stradale per la quale è stata emessa la decisione di ritiro della patente di guida.
3. Laddove intenda applicare in un caso specifico un motivo di deroga a norma del paragrafo 1 o 2, lo Stato membro di emissione ne informa senza indugio lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione e, se del caso, richiede tutte le informazioni necessarie al fine di esaminare se si applichi un motivo di deroga ivi previsto. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione fornisce senza indugio le informazioni richieste e può fornire ulteriori informazioni o osservazioni che ritenga rilevanti.

Le informazioni fornite a norma del presente paragrafo non comprendono dati personali diversi da quelli strettamente necessari per l'applicazione delle disposizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 e sono utilizzate al solo scopo dell'applicazione di tali disposizioni.

## *Articolo 9*

### **Termini**

1. Lo Stato membro di emissione adotta le misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1, o la decisione volta a stabilire l'applicazione senza indugio di un motivo di deroga a norma dell'articolo 8, fatto salvo il paragrafo 3 entro 15 giorni dal ricevimento del certificato a norma dell'articolo 5, paragrafo 1.
2. Il punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione comunica senza indugio al punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione, tramite RESPER, le misure adottate a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, o la decisione che stabilisce l'applicazione di un motivo di deroga a norma dell'articolo 8.
3. Qualora non sia possibile, in un caso specifico, rispettare il termine di cui al paragrafo 1, il punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione ne informa senza indugio il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione con qualsiasi mezzo, indicando i motivi per cui non è stato possibile rispettare tale termine.

La scadenza del termine di cui al paragrafo 1 non dispensa lo Stato membro di emissione dall'obbligo di adottare senza indugio le misure di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

## *Articolo 10*

### **Consultazioni tra gli Stati membri**

Laddove necessario, gli Stati membri si consultano fra loro, con i mezzi appropriati e senza indugio, per garantire l'attuazione efficace della presente direttiva.

## *Articolo 11*

### **Informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro di emissione**

Il punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione informa senza indugio il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione circa:

- a) il ricevimento della notifica relativa alla decisione di ritiro della patente di guida, a norma dell'articolo 4, paragrafo 1;
- b) le misure adottate a norma dell'articolo 6, una volta che sono divenute giuridicamente vincolanti;
- c) qualsiasi decisione relativa all'applicazione di un motivo di deroga a norma dell'articolo 8, unitamente ai motivi della decisione;
- d) qualsiasi misura che sospenda o annulli l'effetto a livello di Unione della decisione di ritiro della patente di guida e le relative motivazioni, anche per effetto dell'esito positivo dell'impugnazione da parte della persona interessata.

## *Articolo 12*

### **Informazioni che devono essere fornite dallo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione**

Il punto di contatto nazionale dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione informa senza indugio il punto di contatto nazionale dello Stato membro di emissione circa:

- a) qualsiasi circostanza che incida sulla decisione che impone il ritiro della patente di guida;
- b) l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.

## *Articolo 13*

### **Obbligo di informare la persona interessata**

1. A seguito del ricevimento della notifica a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'adozione di misure a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, rispettivamente, lo Stato membro di emissione informa senza indugio la persona interessata, conformemente alle procedure previste dal proprio diritto nazionale.
2. Le informazioni da fornire a norma del paragrafo 1 comprendono quantomeno:

- a) quando le informazioni sono fornite in seguito al ricevimento della notifica di cui all'articolo 4, paragrafo 1:
  - i) la denominazione delle autorità competenti per l'esecuzione della decisione di ritiro della patente di guida sia dello Stato membro di emissione sia dello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione; e
  - ii) i mezzi di impugnazione previsti dal diritto dello Stato membro di emissione, compreso il diritto di essere ascoltati;
- b) quando le informazioni sono fornite in seguito all'adozione di misure prese a norma dell'articolo 6, paragrafo 1:
  - i) i particolari delle misure adottate dallo Stato membro di emissione;
  - ii) i mezzi di impugnazione previsti dal diritto dello Stato membro di emissione per contestare le misure adottate.

#### *Articolo 14*

#### **Mezzi di impugnazione**

1. Gli Stati membri garantiscono mezzi di impugnazione adeguati contro le decisioni o le misure adottate ai sensi della presente direttiva, equivalenti a quelli disponibili in casi nazionali analoghi. Essi adottano le misure appropriate per fare in modo che le informazioni in merito a tali mezzi siano fornite in tempo utile per garantirne l'effettivo esercizio.
2. Una decisione di ritiro della patente di guida notificata ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, può essere impugnata solo nell'ambito di un'azione intentata nello Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione.
3. Lo Stato membro in cui è stata commessa l'infrazione e lo Stato membro di emissione si informano reciprocamente in merito ai mezzi di impugnazione contro le decisioni o le misure adottate ai sensi della presente direttiva.

#### *Articolo 15*

#### **Punti di contatto nazionali**

1. Entro il [data di recepimento della presente direttiva], ciascuno Stato membro designa un punto di contatto nazionale ai fini della presente direttiva.
2. Gli Stati membri provvedono affinché i rispettivi punti di contatto nazionali collaborino con le autorità competenti per l'esecuzione delle decisioni di ritiro della patente di guida prese per la commissione di infrazioni gravi in materia di sicurezza stradale, in particolare al fine di garantire che tutte le informazioni necessarie siano trasmesse in tempo utile e che siano rispettati i termini di cui all'articolo 9.
3. Gli Stati membri informano la Commissione in merito ai punti di contatto nazionali designati ai fini della presente direttiva. La Commissione mette le informazioni ricevute a norma del presente articolo a disposizione di tutti gli Stati membri tramite il proprio sito web.

## *Articolo 16*

### **Statistiche**

Gli Stati membri raccolgono periodicamente statistiche esaurienti sull'applicazione della presente direttiva e le trasmettono ogni anno alla Commissione. Tali statistiche riguardano:

- a) il numero di notifiche effettuate a norma dell'articolo 4, paragrafo 1, separate dallo Stato membro contattato;
- b) il numero di volte in cui è stato invocato un motivo di deroga, compresi i motivi di deroga applicati, separati dallo Stato membro notificante;
- c) il tempo necessario per trasmettere le informazioni sulla decisione relativa a un motivo di deroga;
- d) il numero di mezzi di impugnazione utilizzati contro le misure adottate a norma dell'articolo 6, paragrafo 1.

## *Articolo 17*

### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la patente di guida istituito dall'articolo 22 della [NUOVA DIRETTIVA CONCERNENTE LA PATENTE DI GUIDA]. Si tratta di 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.

Qualora il comitato non esprima 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.

## *Articolo 18*

### **Rapporto con altri atti giuridici**

1. La presente direttiva lascia impregiudicati i diritti e gli obblighi derivanti dai seguenti atti giuridici:
  - a) decisione quadro 2008/947/GAI del Consiglio;
  - b) decisione quadro 2005/214/GAI del Consiglio;
  - c) i diritti di indagati e imputati di cui alle direttive 2010/64/UE, 2012/13/UE, 2013/48/UE, (UE) 2016/343, (UE) 2016/800 e (UE) 2016/1919 del Parlamento europeo e del Consiglio.
2. Gli Stati membri possono concludere accordi o intese bilaterali o multilaterali con altri Stati membri dopo il [GG/MM/AAAA], nella misura in cui tali accordi o intese consentano di estendere le disposizioni della presente direttiva e contribuiscano a semplificare o agevolare ulteriormente le procedure di esecuzione delle decisioni di

ritiro della patente di guida prese per infrazioni commesse in uno Stato membro diverso da quello in cui è stata rilasciata la patente di guida della persona interessata.

#### *Articolo 19*

### **Recepimento**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [GG/MM/AAAA]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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. Entro il [GG/MM/AAAA], gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

#### *Articolo 20*

### **Relazione sull'applicazione**

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, riguardante anche i suoi effetti sulla sicurezza stradale. Tale relazione è corredata, se necessario, di proposte di modifica della presente direttiva.

#### *Articolo 21*

### **Entrata in vigore e applicazione**

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

#### *Articolo 22*

### **Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*