



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.10.2003
COM(2003) 621 definitivo

2003/0252 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

concernente la patente di guida

(rifusione)

(presentata dalla Commissione)

RELAZIONE

INTRODUZIONE

Contesto

La direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida¹ è retta da due principi fondamentali: facilitare la libera circolazione dei cittadini comunitari e contribuire al miglioramento della sicurezza stradale. Tali principi continueranno ad essere il principale punto di riferimento per tutta la legislazione a venire in materia di patenti di guida.

Da un punto di vista quantitativo, la legislazione europea che regola le patenti di guida ha un impatto diretto su un elevato numero di cittadini comunitari. Il 60% circa di tutta la popolazione dell'Unione è infatti in possesso di una patente di guida in corso di validità (circa 200 milioni di cittadini). Gran parte di tali cittadini effettua viaggi transfrontalieri all'interno dell'UE per ragioni private o professionali ed ogni anno molti cittadini trasferiscono la propria residenza in un diverso Stato membro. L'impatto diretto della normativa comunitaria in materia di patenti di guida sui cittadini non può pertanto essere sottovalutato.

Nel corso degli ultimi anni sono state adottate diverse misure volte ad armonizzare i diversi sistemi di patente esistenti a livello nazionale. La legislazione che regola la materia è stata tuttavia sviluppata in fasi successive e quindi il grado di armonizzazione dei vari aspetti è piuttosto limitato. Fino all'adozione della direttiva 80/1263/CEE del Consiglio, il principale documento di riferimento, a livello di diritto internazionale, era la convenzione di Vienna sul traffico stradale del 1968², volta a disciplinare il traffico internazionale transfrontaliero. Ai cittadini comunitari che trasferivano la propria residenza in un altro Stato membro si applicavano accordi bilaterali. In molti casi i cittadini dovevano sostituire la propria patente di guida e sostenere un nuovo esame sia teorico che pratico, nonché un esame medico, per ottenere una nuova patente rilasciata dallo Stato membro ove avevano trasferito la propria residenza normale. La Corte di giustizia delle Comunità europee ha, però, giudicato tale pratica un ostacolo alla libera circolazione delle persone ed ha sollecitato le istituzioni ad adottare la normativa necessaria in materia³. La "prima direttiva 80/1263/CEE del Consiglio relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria"⁴ ha pertanto introdotto il principio in base al quale le patenti rilasciate da altri Stati membri dovevano essere riconosciute senza che fosse necessario superare nuovi esami. Il titolare della patente, tuttavia, doveva ancora sostituire la patente entro un anno dalla data in cui aveva trasferito la propria residenza nel nuovo Stato membro.

L'obbligo di sostituire la propria patente continuava a rappresentare un ostacolo amministrativo alla libera circolazione delle persone nell'ambito del quadro giuridico istituito dalla direttiva 80/1263/CEE. I cittadini erano spesso all'oscuro di quest'obbligo giuridico, anche perché sulla patente di guida non era annotata alcuna indicazione al riguardo. La direttiva 91/439/CEE ha abolito tale procedura amministrativa ed ha introdotto il principio obbligatorio del riconoscimento reciproco. L'applicazione e l'attuazione di tale principio,

¹ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

² *Convention on Road Traffic*, 8 novembre 1968, United Nations Treaty Series, vol. 1042, pag. 17.

³ Causa 16/78, *Choquet* [1978], Raccolta della giurisprudenza 2293.

⁴ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

tuttavia, sono state ostacolate dalla mancanza di armonizzazione dei periodi di validità delle diverse patenti e della periodicità degli esami medici obbligatori. Dato che i sistemi giuridici dei 18 Stati membri del SEE che regolano le patenti di guida continuano a differire in modo significativo su tali punti, l'incertezza giudica per i cittadini che trasferiscono la propria residenza in un altro Stato membro è cresciuta anziché ridursi. Tale situazione è descritta dettagliatamente nella “Comunicazione interpretativa della Commissione sulle patenti comunitarie” adottata dalla Commissione nel marzo 2002⁵.

È fondamentale rimuovere questa incertezza giuridica per i cittadini che ostacola la loro libertà di circolazione. Questo aspetto delle patenti di guida rientra nel quadro degli obiettivi ben più ampi fissati dal Consiglio europeo nell’“agenda di Lisbona”, in particolare il conseguimento del funzionamento al 100% del mercato interno. La rimozione di quest’ultimo ostacolo alla libera circolazione in tale settore può essere vista come l’atto finale di un processo di armonizzazione graduale.

Protezione antifrode

Un aspetto che ha acquisito sempre maggiore importanza, in particolare dopo l’11 settembre 2001, è quello della protezione antifrode. Questo aspetto è stato sollevato a livello dell’UE, nonché dagli esperti governativi responsabili per le patenti di guida ed è stato ritenuto una questione di particolare preoccupazione.

È necessario sottolineare che nella situazione attuale risulta praticamente impossibile controllare il rispetto delle disposizioni in materia di patenti di guida. A causa della mancanza di armonizzazione circa i periodi di validità, negli Stati membri sono validi e in circolazione oltre 80 modelli differenti e altrettanti diritti corrispondenti differenti. Eppure, una patente di guida non si limita ad abilitare alla guida di tutti i tipi di veicoli, talvolta di peso e dimensioni considerevoli, ma in numerosi paesi dell’UE può essere utilizzata come documento identificativo per aprire un conto corrente o prenotare voli.

Pertanto, a motivo della protezione antifrode e della libertà di movimento dei cittadini, si propone di prendere immediatamente, quale primo passo, le seguenti misure:

- sospensione del rilascio del modello cartaceo di patente di guida al fine di limitare ulteriormente il numero dei modelli di patente attualmente in circolazione. Il solo modello comunitario della patente di guida ammesso sarà un modello in plastica tipo “carta di credito” che garantisce una migliore protezione antifrode;
- ulteriori miglioramenti nella protezione antifrode possono essere ottenuti con la possibilità di introdurre un microchip. Ciò consentirà agli Stati membri di scegliere di introdurre nella patente di guida un microchip che contenga le informazioni stampate sulla carta. Questa funzione limitata, pertanto, rende possibile aumentare la protezione antifrode (ad esempio, consente di proteggere le informazioni memorizzate utilizzando un’infrastruttura a chiave pubblica (ICP) e/o una firma digitale) e allo stesso tempo garantire la protezione dei dati e delle informazioni relative ai cittadini. La funzione del microchip è limitata in modo esplicito alla funzione legata alla patente di guida in modo da preservare la possibilità di ritirare la patente in caso di gravi violazioni del codice stradale;

⁵ GU C 77 del 28.3.2002, pag. 5.

- introduzione del concetto di validità amministrativa limitata delle patenti di guida. Ciò comporta:
 - l'introduzione del rinnovo amministrativo periodico delle patenti di guida che consentirà il continuo aggiornamento della protezione antifrode di tutte le patenti;
 - la possibilità di aggiornare contestualmente la fotografia riportata sulla patente in modo da costituire un ulteriore elemento antifrode che agevola la gestione e il controllo del rispetto delle disposizioni in materia di patenti di guida.

La validità amministrativa limitata non mette in discussione il diritto di guidare una certa categoria di veicoli, ma si limita ad imporre il rinnovo del documento che certifica tale diritto. I cittadini conservano i diritti acquisiti, ma il rinnovo periodico del documento contribuisce a ridurre le enormi possibilità di frode attualmente esistenti.

È quest'ultima misura che consentirà allo stesso tempo la completa rimozione degli ultimi ostacoli alla libera circolazione dei cittadini. Dato che tutte le nuove patenti di guida emesse avranno la stessa validità amministrativa, riportata sulla patente stessa, non sarà necessario applicare o calcolare ulteriori norme nazionali, come avviene invece oggi. Il diritto di guidare è chiaramente provato dal documento stesso e può essere, pertanto, facilmente riconosciuto dal titolare della patente, dalle autorità amministrative e dalle forze di polizia.

Per quanto riguarda le patenti di guida già in circolazione, la presente proposta, con l'introduzione del periodo di validità amministrativa, abolisce il diritto degli Stati membri di applicare un proprio periodo di validità ai titolari di patenti emesse da altri Stati membri che trasferiscono la propria residenza sul loro territorio. Le loro patenti rimarranno valide fino alla scadenza riportata sulla patente. Prima della scadenza il titolare dovrà rinnovare la patente nello Stato membro in cui risiede. Queste disposizioni garantiranno, in ultima analisi, la sicurezza giuridica necessaria per il titolare di una patente di guida.

Non si propone di sostituire tutti i vecchi modelli di patente di guida esistenti, a causa della mancanza di protezione antifrode sufficiente o di periodi di validità differenti. Tale disposizione comporterebbe la necessità di sostituire milioni di patenti di guida, un'operazione di una portata tale da risultare di difficile gestione anche se eseguita in un periodo di 5 o 10 anni. Si propone, pertanto, che la validità amministrativa limitata si applichi esclusivamente alle patenti di guida rilasciate a partire dalla data di entrata in vigore della presente direttiva. Ciò porterà a una graduale eliminazione dei vecchi modelli.

Il mancato rinnovo di tutte le patenti esistenti comporta ovviamente che, per un periodo di tempo prolungato, i vecchi modelli di patenti in circolazione avranno una protezione antifrode inferiore. La direttiva 91/439/CEE, tuttavia, obbligava già gli Stati membri a garantire che fossero prese tutte le misure antifrode e questo articolo è stato riscritto per includere il monitoraggio delle frodi sui vecchi modelli di patente di guida, per portare in ultima analisi all'eliminazione graduale dei vecchi modelli. Ciò consente di compiere una distinzione tra i vecchi modelli che presentano una protezione antifrode sufficiente e quelli che non presentano alcuna protezione. Grazie a tale proposta la Commissione avrà i mezzi per seguire da vicino la questione e avviare le procedure necessarie qualora gli Stati membri non procedano all'eliminazione graduale di tali modelli di patente. La responsabilità, tuttavia, spetta agli Stati membri in quanto, come previsto dal principio di sussidiarietà, si trovano nella condizione migliore per determinare il ritmo della procedura di sostituzione.

Tutte le misure elencate in precedenza - l'introduzione della validità amministrativa limitata per le nuove patenti che porterà a una riduzione graduale del numero dei modelli di patente, l'eliminazione del modello comunitario cartaceo della patente di guida e la possibilità di inserire un microchip – contribuiranno ad aumentare il livello di protezione antifrode e le possibilità di controllare il rispetto delle disposizioni. Tali misure contribuiranno, pertanto, indirettamente anche alla sicurezza del trasporto su strada, un fattore importante per la tutela dei cittadini dell'Unione europea, vista l'abilitazione possibile a taluni tipi di veicoli.

Sicurezza stradale

Un'altra parte importante della presente proposta riguarda gli aspetti che contribuiranno a migliorare la sicurezza stradale.

Per quanto attiene all'armonizzazione delle sottocategorie⁶, l'articolo 11 della direttiva 91/439/CEE prevede che a tal fine la Commissione presenti una proposta entro 5 anni dall'entrata in vigore della direttiva stessa (ovvero prima del 1° luglio 2001). Oggi le sottocategorie sono facoltative. L'armonizzazione delle sottocategorie dovrebbe contribuire a rafforzare il principio dell'accesso graduale variando le prescrizioni in materia di limiti minimi di età tra 16 e 24 anni, a seconda delle caratteristiche dei veicoli e/o delle responsabilità dei conducenti di veicoli specifici. In quanto tali, le sottocategorie facoltative dovrebbero essere ridefinite come categorie obbligatorie. In relazione a ciò, alcune definizioni di veicolo hanno dovuto essere opportunamente modificate, alla luce delle prescrizioni in materia di sicurezza stradale.

La presente proposta allinea inoltre la direttiva 91/439/CEE sulle patenti di guida con la recente direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri⁷. In tal modo, il principio dell'accesso graduale sarà attivato anche per i conducenti di autocarri e autobus che non rientrano nel campo di applicazione della direttiva 2003/59/CE.

È inoltre importante citare, a questo punto, l'introduzione di una categoria di patente di guida per i ciclomotori. Mezzo di trasporto popolare, specialmente tra i giovani, ma allo stesso tempo una delle categorie di veicoli più vulnerabili, il ciclomotore non deve più restare al di fuori del campo di applicazione della presente direttiva.

Mentre il sistema di rilascio delle patenti è stato in gran parte armonizzato e il riconoscimento reciproco è ormai un principio generale accettato, una figura che svolge un ruolo fondamentale in tutto il processo, ovvero l'esaminatore di guida, è rimasta per il momento al di fuori di qualsiasi intervento di armonizzazione. Esistono attualmente significative differenze in merito alla qualità della formazione di tali importanti soggetti, benché la loro funzione sia praticamente identica in tutti gli Stati membri. È necessario, pertanto, proporre un nuovo allegato IV che fissi i requisiti minimi per la formazione iniziale e permanente degli esaminatori di guida. In ultima analisi ciò dovrebbe assicurare un innalzamento del livello di armonizzazione delle prove di guida nell'UE e nel SEE.

⁶ Le sottocategorie previste dalla direttiva 91/439/CEE sono A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E. Si tratta di una suddivisione delle categorie principali A - motocicli, B - autoveicoli, C - autocarri e D - autobus.

⁷ GU L 226 del 10.9.2003.

Al momento del rinnovo amministrativo, gli Stati membri possono imporre, se lo desiderano, controlli medici o altre misure per la sicurezza stradale. Per il momento non sarà imposto alcun obbligo a livello comunitario di esami medici per i titolari di patenti di guida per autoveicoli o motocicli. Per i titolari di patenti di guida per autocarri e autobus, la periodicità dei controlli medici già obbligatori sarà armonizzata e coinciderà con il rinnovo amministrativo.

Infine, la presente proposta tratta l'importante questione dell'applicazione coerente, a livello europeo, del ritiro delle patenti di guida. Ciò sarà fatto confermando il principio dell'unicità della patente di guida (un titolare – una patente). Troppi cittadini assumono oggi la residenza in uno Stato membro differente al fine di richiedere una nuova patente di guida nel caso in cui lo Stato membro di residenza normale abbia ritirato la patente stessa a causa di una grave infrazione al codice stradale. Tale situazione è assolutamente insoddisfacente per la sicurezza stradale e corrisponde, di fatto, a una violazione della direttiva 91/439/CEE⁸. La presente proposta prevede esplicitamente che gli Stati membri non possano rilasciare una nuova patente di guida a una persona alla quale sia stata ritirata la patente di guida e che quindi, indirettamente, sia ancora titolare di un'altra patente di guida. Tale proposta dovrebbe, pertanto, eliminare il cosiddetto "turismo delle patenti di guida" e dovrebbe integrare la convenzione sul riconoscimento reciproco del ritiro delle patenti di guida⁹, che tratta la stessa materia per le persone nel traffico internazionale, una materia affrontata dalle convenzioni di Ginevra¹⁰ e di Vienna¹¹.

Rifusione

La presente proposta è una rifusione della direttiva 91/439/CEE, in linea con l'accordo interistituzionale sulla tecnica di rifusione degli atti normativi¹². Ciò significa che integra in un unico testo le modificazioni sostanziali che introduce alla direttiva 91/439/CEE e le disposizioni immutate di quest'ultima. La presente proposta sostituisce e abroga la direttiva 91/439/CEE. Ciò dovrebbe contribuire a rendere la legislazione comunitaria più accessibile e trasparente.

Conclusioni

In conclusione, i tre obiettivi principali della presente proposta sono i seguenti:

- ridurre le possibilità di frode: eliminazione della possibilità di rilasciare un modello cartaceo di patente di guida a favore di una scheda in plastica; possibilità di introdurre un microchip nella patente di guida; introduzione della validità amministrativa limitata per tutte le nuove patenti emesse dalla data di entrata in vigore della proposta;

⁸ L'articolo 7, paragrafo 5 della direttiva 91/439/CEE stabilisce che: "Si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro".

⁹ Atto del Consiglio del 17 giugno 1998 che stabilisce la convenzione relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida, GU C 216 del 10.7.1998.

¹⁰ *Convention on Road Safety*, 19 settembre 1949, United Nations Treaty Series, vol. 125, pag. 3.

¹¹ Cfr. nota 2.

¹² Accordo interistituzionale, del 28 novembre 2001, ai fini di un ricorso più strutturato alla tecnica della rifusione degli atti normativi, GU C 77 del 28.3.2002.

- garantire la libera circolazione dei cittadini sempre attraverso l'introduzione della validità amministrativa limitata e armonizzando la periodicità dei controlli medici per i conducenti professionisti;
- contribuire a una maggiore sicurezza stradale: introduzione di una patente di guida per i ciclomotori; estensione del principio dell'accesso graduale alle patenti di guida per i tipi di veicoli più potenti; introduzione dei requisiti minimi per la formazione iniziale e permanente degli esaminatori di guida; sostegno al principio dell'unicità della patente di guida (un titolare - una patente).

I. RIDURRE LE POSSIBILITÀ DI FRODE

I.1. Descrizione della situazione attuale

- (1) Una patente di guida conferisce al titolare il diritto di guidare una determinata categoria di veicoli. Questo diritto è ritenuto di grande importanza da parte della società e del legislatore nazionale e comunitario. Per molti cittadini l'acquisizione di una patente di guida equivale all'accesso a una maggiore libertà di movimento. Il legislatore ha imposto norme severe per il rilascio e il rinnovo delle patenti che sono affidate alle autorità competenti e sono basate sul principio della residenza normale. Ciò garantisce un controllo rigoroso dell'intera procedura. La direttiva 91/439/CEE si spinge fino a proibire esplicitamente a chiunque di detenere più di una patente di guida.
- (2) Una volta rilasciata una patente di guida, tuttavia, non tutti gli Stati membri attuano un controllo rigoroso sotto forma di rinnovo regolare del documento. La mancata armonizzazione dei periodi di validità delle patenti di guida si traduce nell'esistenza di un numero estremamente elevato di modelli di patente differenti (oltre 80), attualmente in corso di validità e in circolazione negli Stati membri del SEE, molti dei quali non sono conformi ai modelli comunitari armonizzati. Inoltre, molti sono inoltre in circolazione da svariati decenni e si prestano ad essere contraffatti con facilità. Di conseguenza, l'applicazione delle norme nel campo delle patenti di guida è quasi inesistente in taluni Stati membri. Visti i diritti conferiti da una patente di guida, tale situazione deve essere migliorata rapidamente e drasticamente.
- (3) Al fine di chiarire la situazione attuale e in ossequio agli obblighi stabiliti dall'articolo 10 della direttiva 91/439/CEE, la Commissione ha adottato una decisione relativa alle equivalenze fra talune categorie di patenti¹³. Tale decisione contiene una panoramica di tutti i modelli di patente validi e fissa i diritti corrispondenti rispetto all'articolo 3 della direttiva 91/439/CEE¹⁴. Le tabelle di equivalenza contenute nella decisione sopra citata sono particolarmente complesse e non chiariscono la questione oltre una semplice descrizione di tutte le patenti esistenti. L'armonizzazione dei periodi di validità dovrebbe permettere di ridurre gradualmente il numero di modelli di patente in circolazione.
- (4) Attualmente, in quattro Stati membri i periodi di validità per le patenti che abilitano alla guida di autoveicoli e motocicli non sono soggetti a limiti temporali¹⁵, mentre in numerosi altri Stati membri alcune categorie di patente sono valide per diversi decenni. Prevedere un obbligo di sostituzione allo scadere di periodi determinati e armonizzati permetterebbe di aggiornare le patenti per introdurre tecniche di sicurezza più avanzate e ridurre così i rischi di falsificazione dei documenti stessi.

¹³ Decisione 2000/275/CE della Commissione, del 21 marzo 2000, relativa alle equivalenze fra talune categorie di patenti, GU L 91 del 12.4.2000, pag. 1.

¹⁴ Un esempio di equivalenza: una patente di categoria "B" rilasciata in Germania tra il 1° giugno 1982 e il 2 ottobre 1990 è equivalente alle categorie B, B+E, C1 e C1+E come definite nell'articolo 3 della direttiva 91/439/CEE.

¹⁵ Austria, Belgio, Francia e Germania. La Francia, tuttavia, ha deciso di recente di modificare tale politica e sta per adottare una nuova normativa in materia.

- (5) Il rinnovo regolare del documento garantirebbe inoltre che la foto sulla patente di guida riporti un'immagine recente del titolare. Questo problema è particolarmente avvertito negli Stati membri che applicano periodi di validità illimitati.
- (6) Quale effetto secondario, tali misure contribuiranno alla sicurezza dei trasporti. Un numero ridotto di modelli di patente - con una migliore protezione antifrode, che vengono rinnovati regolarmente e che sono pertanto più facilmente rintracciabili - miglioreranno le possibilità di applicare efficacemente le norme in materia e di gestire correttamente le patenti di guida.

I.2. Proposte

Proposta 1: eliminazione dell'allegato I, modello cartaceo di patente di guida

- (7) Per limitare il numero di modelli di patente differenti in circolazione e per migliorare il grado di protezione antifrode è opportuno che il modello comunitario cartaceo della patente di guida sia abolito.

Proposta 2: introduzione facoltativa di un microchip

- (8) Per elevare ulteriormente il livello di protezione antifrode, è opportuno che gli Stati abbiano la facoltà di inserire un microchip nel modello comunitario in plastica della patente di guida. La ripetizione delle informazioni stampate sulla scheda nel microchip rende possibile elevare il livello di protezione antifrode e allo stesso tempo garantisce la protezione dei dati e delle informazioni relative ai cittadini. La funzione del microchip è limitata alla funzione di patente di guida in modo da preservare la possibilità di ritirare la patente di guida a seguito di una grave infrazione al codice stradale.
- (9) Le specifiche tecniche dovranno essere stabilite dalla Commissione attraverso la procedura di comitato al fine di garantire la futura interoperabilità. Ciò innalzerà il livello di protezione antifrode del documento e aumenterà, quindi, ulteriormente le possibilità di applicazione delle norme in materia. Quale effetto secondario risulterà migliorata la sicurezza dei trasporti e della circolazione dei veicoli in generale.

Proposta 3: rinnovo amministrativo (nuovo articolo 7, paragrafo 2)

- (10) Le patenti di categoria AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E, rilasciate dagli Stati membri dopo l'entrata in vigore della presente direttiva avranno una validità amministrativa massima di 10 anni. Le patenti dei titolari che hanno compiuto il 65° anno di età avranno una validità amministrativa massima di 5 anni.
- (11) Le patenti di categoria C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 e D1+E rilasciate dagli Stati membri dopo l'entrata in vigore della presente direttiva avranno una validità amministrativa massima di 5 anni. Le patenti dei titolari che hanno compiuto il 65° anno di età avranno una validità amministrativa massima di un anno. Questa è già la prassi corrente nella maggior parte degli Stati membri.
- (12) La validità amministrativa specificata in precedenza si applica alle patenti (di tutte le categorie) rilasciate dagli Stati membri prima dell'entrata in vigore dell'emendamento alla direttiva 91/439/CEE esclusivamente nel caso in cui il periodo di validità indicato sulla patente scada o nel caso in cui la patente debba essere sostituita a seguito di smarrimento o furto.

Risultati previsti

- (13) Il rinnovo amministrativo armonizzato, obbligatorio e periodico della patente di guida contribuirà a conseguire i seguenti obiettivi:
- lotta alle frodi: tutti i documenti in circolazione potranno essere regolarmente aggiornati applicando le tecniche di sicurezza più avanzate per ridurre manipolazioni e frodi; la foto sul documento sarà recente e riporterà un'immagine recente del titolare;
 - riduzione graduale dei modelli di patente in circolazione: ciò contribuirà a chiarire l'attuale situazione complessa e agevolerà l'applicazione delle norme in materia di patenti;
 - miglioramento della libertà di movimento dei titolari di patente: la validità delle patenti sarà armonizzata, non esisteranno ulteriori limitazioni derivanti dall'applicazione di periodi di validità nazionali o dall'imposizione di controlli medici periodici.
- (14) La norma non pregiudicherà i diritti acquisiti e, pertanto, si applicherà esclusivamente alle patenti di nuova emissione. La validità amministrativa introdotta con la presente direttiva si applica ai documenti esistenti solo nel caso di smarrimento o furto oppure nel caso in cui si debba rinnovare una patente rilasciata prima dell'entrata in vigore della presente direttiva. In quel momento dovrà essere rilasciato il modello unico di patente in plastica di cui alla presente direttiva, secondo quanto disposto dall'articolo 1.1 e dall'allegato I.
- (15) Vista l'importanza dei diritti conferiti dalle patenti di guida di categoria C o D (o dalle sottocategorie o delle categorie con rimorchio pertinenti), il periodo di validità di una tale patente emessa per un titolare che abbia compiuto il 65° anno di età dovrà essere limitato a un anno.

II. GARANTIRE LA LIBERTÀ DI MOVIMENTO DEI CITTADINI

II.1. Descrizione della situazione attuale

- (16) L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE prevede che tutte le patenti rilasciate dagli Stati membri siano riconosciute reciprocamente dai medesimi. Tale principio si applica senza alcun obbligo aggiuntivo¹⁶.
- (17) L'applicazione del principio del riconoscimento reciproco delle patenti rilasciate negli Stati membri è per il momento resa complicata dall'esistenza di disposizioni nazionali diverse in materia di validità delle patenti e di periodicità degli esami medici. Tali difformità sono una conseguenza della deroga, prevista all'articolo 1, paragrafo 3, al principio generale stabilito all'articolo 1, paragrafo 2.

¹⁶ La determinazione del campo di applicazione del principio di riconoscimento reciproco è stata stabilita dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nel paragrafo 26 della sentenza C-193/94 *Skanavi*: "l'articolo 1, n. 2, prevede il riconoscimento reciproco, senza formalità alcuna, delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri". Un esempio di formalità è rappresentato dalla registrazione obbligatoria della patente in occasione del trasferimento della residenza in un altro Stato membro.

- (18) Attraverso l'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 3, un cittadino comunitario che trasferisce la sua residenza normale da uno Stato membro a un altro potrebbe essere costretto a sottoporsi a un esame medico oppure scoprire che la sua patente scade a una data differente da quella annotata sulla patente che sarebbe stata valida nello Stato membro che l'aveva rilasciata. Attualmente quasi tutti gli Stati membri presentano regimi differenti per quanto riguarda gli esami medici e il periodo di validità delle patenti. Ciò significa che praticamente nessun cittadino che trasferisce la propria residenza normale in un altro Stato membro conosce la data di scadenza della sua patente a causa dei differenti periodi di validità in vigore oppure conosce entro che termine deve sottoporsi a un esame medico previsto dalla normativa di quel paese.
- (19) Per conseguire un riconoscimento reciproco efficace su scala generale di tutte le patenti rilasciate negli Stati membri, si devono adottare le misure riportate in seguito in materia di periodi di validità e di esami medici.

Periodi di validità

- (20) I periodi di validità delle patenti non sono ancora armonizzati. In taluni Stati membri, determinate categorie sono rilasciate a vita, mentre in altri le patenti devono essere rinnovate periodicamente oppure a partire da una certa età.
- (21) L'articolo 1, paragrafo 3, prevede che gli Stati membri possano applicare le proprie disposizioni nazionali in materia di periodo di validità della patente. In pratica, i regimi di validità differiscono in modo significativo da uno Stato membro all'altro. Di conseguenza, nel caso di un trasferimento di residenza al titolare della patente si applica spesso un periodo di validità differente. Ad esempio, quando un titolare di patente residente in Germania si trasferisce nei Paesi Bassi, il documento in suo possesso indica che la patente è valida a vita. I Paesi Bassi applicano la propria normativa in materia di periodo di validità e obbligano il titolare di patente tedesca a sostituire la propria patente dopo un periodo di 10 anni. Oppure, se, ad esempio, un titolare di patente residente in Svezia decide di trasferirsi in Spagna in occasione del suo pensionamento dovrà sottostare alla normativa spagnola che impone esami medici periodici e rinnovi della patente (anziché il semplice rinnovo amministrativo decennale in Svezia). Una simile situazione è fonte di incertezza giuridica e mancanza di trasparenza. Ciò è stato espresso dalle lamentele ricevute dalla Commissione da parte di centinaia di cittadini secondo i quali, nella pratica, non è stato conseguito efficacemente il principio del riconoscimento reciproco e non è stata garantita la loro libertà di movimento.
- (22) Per quanto riguarda i titolari di patente che trasferiscono la propria residenza normale in un diverso Stato membro si aggiunge il problema pratico di stabilire il periodo di validità. Poiché i diversi Stati membri applicano periodi di validità differenti, il titolare di una patente potrebbe trovarsi obbligato, in parziale violazione del principio di riconoscimento reciproco, a sostituire la propria patente in caso di trasferimento in uno Stato membro che applica un periodo di validità più breve.
- (23) La situazione descritta in precedenza indica chiaramente una mancanza di trasparenza, sia verso i cittadini che verso le amministrazioni nazionali, che mina la certezza del diritto. Le informazioni annotate sulla patente non sono più affidabili. Questa situazione può essere chiarita solo armonizzando i periodi di validità delle patenti. Tutte le nuove patenti rilasciate dopo l'adozione della presente direttiva

dovranno essere rinnovate periodicamente a causa del periodo di validità amministrativa e saranno sostituite con un nuovo modello dotato di tecniche di sicurezza avanzate.

Esami medici

- (24) Tale questione è strettamente correlata ai periodi di validità. Nella maggior parte degli Stati membri, l'imposizione degli esami medici coincide con il periodo di validità delle patenti. La periodicità degli esami medici non è stata, però, armonizzata dalla direttiva 91/439/CEE. L'articolo 1, paragrafo 3, consente agli Stati membri di applicare la periodicità degli esami medici che essi impongono ai propri cittadini anche ai cittadini che trasferiscono la residenza sul loro territorio.
- (25) L'allegato III della direttiva 91/439/CEE stabilisce norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di un veicolo a motore. Tutti i titolari di patente devono rispettare i requisiti fisici e mentali fissati in questo allegato, sia al momento del primo rilascio che dopo l'ottenimento di una patente.
- (26) Per i fini dell'allegato III alla direttiva 91/439/CEE, le categorie delle patenti di guida sono state suddivise in due gruppi. Il gruppo 1 comprende le categorie A1, A, B1, B e B+E (autoveicoli e motocicli), il gruppo 2 comprende le categorie C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D e D+E (autobus e autocarri).
- (27) Per quanto riguarda il gruppo 1, non è richiesto il superamento di alcun esame medico al momento del primo rilascio della patente di guida. L'esame medico è richiesto solo nel caso di dubbi circa la capacità di guida del candidato a guidare, né sono prescritti esami medici dopo il conseguimento della patente. Le norme vigenti che regolano la periodicità degli esami medici per queste categorie di patenti per autoveicoli e motocicli non sono identiche nella maggior parte degli Stati membri, ma è possibile individuare tre approcci principali adottati negli Stati membri:
- nessun esame medico obbligatorio una volta che il titolare della patente ha ottenuto la patente di guida per la prima volta;
 - esami medici obbligatori da una certa età in avanti; oppure
 - esami medici obbligatori ogni 5 o 10 anni.
- (28) Per i conducenti di autobus e autocarri (veicoli del gruppo 2) la direttiva 91/439/CEE impone esami medici periodici, ma non specifica gli intervalli tra gli esami. In pratica, tutti gli Stati membri impongono esami medici periodici per questo gruppo di conducenti, in genere ogni 5 anni.
- (29) Il chiarimento delle norme nazionali in materia di esami medici rimuoverebbe gli ostacoli descritti all'efficace riconoscimento reciproco e alla libera circolazione delle persone. Tale obiettivo potrebbe essere conseguito armonizzando la periodicità per i conducenti del gruppo 2 (autocarri e autobus), mentre per i conducenti del gruppo 1 (autoveicoli e motocicli) gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di eseguire tali esami se lo desiderano, ma esclusivamente al momento del rinnovo della patente. Una misura di questo tipo migliorerà la trasparenza per cittadini e autorità, garantirà l'effettiva libertà di movimento dei cittadini e contribuirà a migliorare la sicurezza stradale.

II.2. Proposte

- (30) I problemi citati in precedenza possono essere risolti dalla misura proposta al punto I.2: introduzione del rinnovo amministrativo. Questa proposta garantirà ai cittadini una vera libertà di movimento per quanto riguarda le patenti di guida.
- (31) Per tenere conto dell'introduzione di un periodo di validità amministrativa, l'articolo 1, paragrafo 3, deve essere eliminato. Tutte le patenti di guida di nuova emissione avranno una validità amministrativa identica nell'intera Unione europea. Tutte le vecchie patenti di guida ancora valide e in circolazione dovranno essere riconosciute come tali, senza la possibilità di restringere la validità o imporre misure restrittive quali esami medici.

III. CONTRIBUIRE A UNA MAGGIORE SICUREZZA STRADALE

III.1. La questione degli esami medici periodici

Descrizione della situazione attuale

- (32) L'imposizione di esami medici periodici ai conducenti di autobus e autocarri è giustificata dalla sempre maggiore responsabilità che incombe su tali conducenti. Le caratteristiche dei veicoli (peso, dimensioni, carichi, ecc.) nonché i tempi di guida prolungati richiedono inoltre notevole esperienza e buone condizioni fisiche. Tali conducenti dovranno, pertanto, sottoporsi a esami periodici a intervalli calcolati a partire dalla data di rilascio della patente. I requisiti imposti ai conducenti di autobus e autocarri saranno più severi di quelli previsti per i conducenti di autovetture e motocicli.
- (33) L'armonizzazione della periodicità degli esami medici per i titolari di patenti del gruppo 2, in particolare i conducenti professionisti, è proposta anche perché i differenti requisiti medici imposti dagli Stati membri provocano una distorsione della concorrenza.

Proposta

- (34) Fatte salve le eventuali disposizioni che il Consiglio potrebbe adottare in futuro, ciascuno Stato membro ha la facoltà, secondo quanto previsto dai criteri nazionali, di fissare la periodicità degli esami medici per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E, purché tali esami coincidano con il rinnovo amministrativo della patente.
- (35) All'atto di ogni rinnovo delle patenti di categoria C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 e D1+E deve essere superato un esame di verifica dei criteri minimi di idoneità fisica, come stabilito nell'allegato III della direttiva sulle patenti di guida.
- (36) Gli esami medici da superare devono coincidere con il rinnovo amministrativo della patente. Ciò migliorerà la trasparenza per i cittadini. La data di scadenza registrata sulla patente deve indicare chiaramente che il documento stesso deve essere rinnovato; entro tale data potrà essere eseguito (per il gruppo 1) o dovrebbe essere imposto (per il gruppo 2) un esame medico; non può essere richiesto un esame medico entro un termine diverso dalla data di scadenza della patente.

- (37) Gli esami medici saranno sempre effettuati nello Stato membro di residenza normale in cui ha luogo il rinnovo; in applicazione del principio di sussidiarietà gli Stati membri possono designare l'autorità competente.

III.2. Definizioni delle categorie di veicoli¹⁷

- (38) Nel dare applicazione pratica alla direttiva 91/439/CEE è emersa la necessità di meglio chiarire le definizioni di diverse categorie di veicoli. L'articolo 11 della direttiva 91/439/CEE prevede inoltre esplicitamente che la Commissione riveda le sottocategorie entro 5 anni dalla data di entrata in vigore della direttiva (ovvero prima del 1° luglio 2001) e ne suggerisca l'armonizzazione o l'eliminazione. In seguito a considerazioni di sicurezza stradale il concetto di accesso progressivo sarà esteso a determinate categorie di patente. Ai fini della trasparenza, tutte le categorie saranno indicate di seguito. Nell'emendamento proposto tutte le sottocategorie sono trasformate in categorie e sono introdotte negli Stati membri, ad eccezione della categoria B1, che per il momento resta facoltativa.

III.2.1. Veicoli a motore a due ruote

Descrizione della situazione attuale

Ciclomotori

- (39) Attualmente i ciclomotori non rientrano nel campo di applicazione della direttiva 91/439/CEE. Le cifre relative agli incidenti suggeriscono, tuttavia, la necessità di introdurre una nuova categoria di veicoli per i ciclomotori. In alcuni Stati membri i ciclomotori possono essere guidati da conducenti molto giovani (anche solo quattordicenni). Le statistiche mostrano che, a livello europeo, il rischio di incidente è molto elevato per i più giovani utenti della strada. L'adozione di una categoria AM armonizzata e l'imposizione di un esame teorico obbligatorio possono contribuire a garantire un migliore controllo di questo gruppo di utenti della strada particolarmente vulnerabili e accrescerne la conoscenza dei comportamenti richiesti nel traffico.
- (40) Tale categoria armonizzata chiarirà inoltre la situazione circa i conducenti di ciclomotori che attraversano le frontiere. La proposta intende inoltre risolvere i problemi attualmente esistenti per i cittadini che intendono noleggiare un ciclomotore durante le proprie vacanze. L'abilitazione alla guida dei ciclomotori deve essere riconosciuta in tutta l'Unione qualora il titolare trasferisca la propria residenza.

Motocicli leggeri

- (41) Attualmente sono motocicli leggeri i motocicli fino a 125 cc di cilindrata di potenza fino a 11 kW. La direttiva 91/439/CEE non impone un rapporto potenza/peso. Ciò potrebbe portare a veicoli sempre più leggeri in grado, quindi, di ottenere accelerazioni e velocità di punta sempre maggiori. L'adozione di un criterio che tiene conto del rapporto potenza/peso impedirà che siano proposti ai titolari di patente A1 veicoli molto leggeri e potenti.

¹⁷ L'espressione "categorie di veicoli" è utilizzata per riferirsi a veicoli che possono essere guidati con la patente di una determinata categoria.

Motocicli

- (42) La norma prevista attualmente dalla direttiva 91/439/CEE per l'accesso progressivo ai motocicli pesanti è la seguente: per poter guidare motocicli aventi un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg o una potenza superiore a 25 kW, il conducente deve possedere 2 anni di esperienza alla guida di un motociclo di più piccole dimensioni rispetto a quelle precedentemente specificate. Pertanto, nell'ambito dell'attuale categoria A per i motocicli, la direttiva 91/439/CEE ha istituito una categoria limitata e una categoria illimitata. Ciascuno dei due tipi di motociclo è indicato da un pittogramma differente sul modello di patente di guida, ma non è effettuata alcuna distinzione nella designazione in quanto entrambi sono denominati categoria A.
- (43) La categoria A limitata è composta da numerosi motocicli con riduttori di potenza (*downtuned*). In molti casi, i produttori producono motocicli per la categoria A illimitata entro la gamma da 300 cm³ a 1 000 cm³ che in seguito elaborano con riduttori di potenza per farli rientrare nella categoria A limitata. Questo cosiddetto *downtuning* comporta talvolta la produzione di motocicli con caratteristiche in contrasto con la potenza limitata. Inoltre, i limitatori di potenza potrebbero essere rimossi prima dell'utilizzo di tali veicoli.
- (44) I conducenti possono inoltre evitare facilmente il requisito che prevede due anni di esperienza pratica di guida semplicemente attendendo due anni dopo aver acquisito una patente "A limitata". Taluni conducenti, ad esempio, superano l'esame all'età di 18 anni, non guidano affatto e quindi acquistano un motociclo pesante quando raggiungono l'età di 20 anni.
- (45) In modo analogo, gli Stati membri potevano non richiedere il periodo di esperienza di guida precedente e permettere l'accesso diretto ai motocicli per i quali è richiesta la patente A illimitata all'età di 21 anni. Tale opzione è stata privilegiata praticamente da tutti gli Stati membri. I conducenti, pertanto, potrebbero attendere fino al compimento del 21° anno di età e, in pratica, in molti hanno fatto così, dato che i motocicli meno potenti non sono considerati sufficientemente attraenti.
- (46) Di conseguenza, molti giovani conducenti senza alcuna esperienza pratica guidano motocicli di grande potenza e le attuali disposizioni non rendono possibile controllare se abbiano acquisito in precedenza esperienza su un motociclo per il quale è richiesta la patente A limitata di classe limitata. Tale pratica contrasta con la sicurezza stradale e deve pertanto essere eliminata con l'introduzione di nuovi criteri per i veicoli, l'età minima e l'accesso.
- (47) I nuovi criteri sono studiati per limitare la possibilità di effettuare il *downtuning* dei motocicli più potenti, ponendo così fine alla pratica dell'accesso progressivo senza verifica pratica e innalzando l'età minima per l'accesso diretto. Per gli stessi motivi si dovrebbe rivedere la definizione della categoria A limitata per consentire ai conducenti di motocicli inesperti di conseguire esperienza su motocicli leggermente più potenti.
- (48) Di conseguenza, le attuali parti limitata e illimitata nelle quali è suddivisa la categoria A saranno ridenominate, rispettivamente, categoria "A2" e "A". Per la categoria A2 sarà introdotto un requisito tecnico aggiuntivo per evitare che i motocicli siano elaborati con riduttori di potenza (*downtuning*). L'accesso

progressivo a tale categoria sarà controllato tramite l'introduzione di una prova pratica limitata.

- (49) La definizione di motocicli pesanti rimane invariata; viene, tuttavia, aumentata l'età minima che permette l'abilitazione alla guida di tale categoria (cfr. *infra*).

Proposta

Ciclomotori

- (50) I ciclomotori sono i veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h caratterizzati da un motore con cilindrata non superiore a 50 centimetri cubici, nel caso di motore a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore a 4 kW nel caso di un motore elettrico. Sono esclusi i ciclomotori con una velocità massima di costruzione non superiore a 6 km/h nonché le biciclette a pedalata assistita. Nel caso di ciclomotori a tre ruote, la potenza nominale continua massima del motore non può superare 4 kW nel caso di motori a combustione interna di altro tipo. Tale definizione è ripresa dalla direttiva 2002/24/CE relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote¹⁸.
- (51) Ai quadricicli leggeri, vale a dire i motoveicoli con quattro ruote, si applicano norme stradali differenti a seconda dei casi. Non appare pertanto appropriato inserire questo gruppo di veicoli nella presente direttiva. La definizione è in linea con la direttiva 2002/24/CE.
- (52) Un esame teorico sarà imposto come condizione minima per la guida dei ciclomotori. Gli Stati membri possono introdurre requisiti aggiuntivi, quali una prova pratica o un esame medico. L'introduzione di requisiti aggiuntivi non deve, tuttavia, impedire il riconoscimento reciproco delle patenti rilasciate in altri Stati membri.

Motocicli leggeri

- (53) La definizione di motocicli leggeri (categoria A1) deve essere modificata come segue: motocicli leggeri di cilindrata non superiore a 125 centimetri cubici, di potenza non superiore a 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg.
- (54) L'articolo 3, paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE che permette agli Stati membri di adottare regole più restrittive deve essere abrogato.

Motocicli

- (55) Le definizioni di motocicli devono essere modificate come segue:
- Categoria A2: motocicli, con o senza sidecar, di potenza non superiore a 35 kW, aventi un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e non derivati da un veicolo avente una potenza superiore al doppio della sua.

¹⁸ Direttiva 2002/24/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio, GU L 124 del 9.5.2002, pag. 1.

- Categoria A: motocicli con o senza sidecar.

Disposizioni generali

- (56) Una persona titolare di una patente di guida per una categoria di veicoli a motore a due ruote ha diritto di guidare qualsiasi categoria inferiore esistente di veicoli a motore a due ruote.
- (57) Se ha già ottenuto una patente di guida per la categoria A1 o A2, il conducente non deve essere obbligato a superare un esame teorico per accedere a una categoria di motocicli superiore. Non è possibile compiere una distinzione realistica tra gli esami teorici per le categorie A1, A2 e A. Ciò consentirà di evitare esami inutili. Si dovrà, tuttavia, mantenere l'esame pratico con un veicolo della categoria in questione a causa delle differenti caratteristiche tra i veicoli appartenenti alle due categorie.

III.2.4. Autoveicoli (categorie B, B+E e B1)

Descrizione della situazione attuale

- (58) L'attuale definizione di categoria B, secondo la quale la combinazione motrice-traino di peso inferiore a 3 500 kg rientra nella categoria B se la massa limite autorizzata del rimorchio non supera la massa a vuoto della motrice, comporta problemi di ordine pratico: i conducenti che cambiano la motrice o il rimorchio possono essere obbligati a sostenere un esame addizionale per la categoria B+E. Alcune combinazioni di veicoli rientrano inoltre nella categoria B e non nella categoria B+E, benché le loro caratteristiche richiedano capacità di guida tipiche dei rimorchi di maggiori dimensioni (in diversi casi la combinazione motrice-rimorchio supera 10 metri di lunghezza). Conviene pertanto fissare un limite di peso ben preciso piuttosto che un limite nel rapporto fra motrice e rimorchio: i rimorchi con massa massima autorizzata superiore a 750 kg vanno guidati solo con patente di tipo B+E. D'altro canto, anche i conducenti di veicoli di categoria C e D devono superare un esame aggiuntivo per poter rimorchiare rimorchi di peso superiore a 750 kg. Le nuove definizioni di rimorchio per le categorie B e B+E tengono conto dei requisiti tecnici propri del sistema di frenaggio necessario per rimorchi di peso superiore a 750 kg.

Proposta

- (59) Le definizioni delle categorie di autoveicoli devono essere modificate come segue:
- Categoria B: autoveicoli a motore con massa limite autorizzata non superiore a 3 500 kg abilitati a trasportare fino a 8 passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli di tale categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa limite autorizzata non superi 750 kg.
 - Categoria B+E: complessi composti da una motrice della categoria B e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg.
- (60) Per quanto riguarda la categoria B1, veicoli a motore a tre e quattro ruote, la definizione è stata adeguata alla direttiva 2002/24/CE. La categoria B1 resterà facoltativa.

III.2.5. Autocarri e autobus (categorie C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E)

Descrizione della situazione attuale

- (61) Tutte le categorie di autocarri e autobus: le attuali definizioni della direttiva 91/439/CEE si riferiscono al numero di posti a sedere. Ciò porta a situazioni in cui, ad esempio, un veicolo quale un autobus con un numero limitato di posti a sedere, ma che può trasportare un numero molto più elevato di passeggeri in piedi, può essere guidato da conducente in possesso di una patente di guida di categoria B o D1, anziché da un titolare di patente di categoria D. Ciò è vero per tutte le categorie di patenti. La definizione deve pertanto fare riferimento al numero di passeggeri, anziché al numero di posti a sedere.
- (62) Categorie C1 e D1: le sottocategorie C1 e D1 sono attualmente facoltative e non esistono in tutti gli Stati membri dell'Unione europea e del SEE. Tali sottocategorie dovranno essere introdotte come categorie in tutti gli Stati membri in quanto consentiranno una migliore distinzione, a livello delle patenti, tra i autocarri e gli autobus di dimensioni più grandi, utilizzati in genere per il trasporto commerciale, e i autocarri e gli autobus di dimensioni inferiori, utilizzati per scopi differenti.
- (63) Le definizioni delle categorie C1 e D1 devono essere riviste per tenere pienamente conto delle caratteristiche tecniche dei veicoli che rientrano in questo gruppo. Saranno inseriti nuovi criteri aggiuntivi relativi alla capacità e alla lunghezza di tali veicoli.
- (64) Un titolare di patente C1 può guidare veicoli di peso compreso tra 3 500 e 7 500 kg. Entro questi limiti sono presenti sul mercato due tipi di veicoli differenti: veicoli di peso fino a 6 000 kg circa e veicoli di peso superiore a 6 000 kg. I veicoli di massa inferiore a 6 000 kg non sono dotati di freni o di sospensioni ad aria compressa e sono in genere costruiti prolungando il telaio dei veicoli di categoria B. I veicoli di peso superiore a 6 000 kg sono invece dotati di sistema di frenatura e di sospensioni ad aria compressa; assomigliano quindi ad autocarri di piccole dimensioni ed hanno una struttura diversa dai furgoni di peso inferiore a 6 000 kg. L'esistenza di due tipi di veicoli estremamente differenti dal punto di vista tecnico nella stessa categoria di patente di guida comporta numerosi effetti indesiderati. Primo fra tutti, il titolare della patente segue il corso di guida e affronta l'esame di guida sul veicolo di dimensioni inferiori, pur acquisendo il diritto di guidare il veicolo di dimensioni superiori che richiede abilità di guida differenti. In secondo luogo, i veicoli tra 6 000 e 7 500 kg derivano dalla categoria di autocarri da 12 000 kg e possono, pertanto, essere sovraccaricati con facilità.
- (65) Esistono inoltre piani per l'introduzione di un'equivalenza che consentirebbe ai titolari di patente progressivo è un chiaro requisito per la sicurezza stradale. Ciò deriva dal fatto che la guida di tali veicoli richiede maggiore esperienza a causa delle caratteristiche specifiche dei veicoli che ricadono in questi due gruppi, in particolare per quanto riguarda il loro peso, le dimensioni, le D1 di guidare veicoli della categoria C1, e viceversa, se risultano rispettati i requisiti relativi all'età per le due categorie. Il telaio dei veicoli C1 di peso inferiore a 6 000 kg presenta generalmente le stesse caratteristiche costruttive di quello dei veicoli D1; la sovrastruttura è la sola ad essere differente.

- (66) Categorie D1 e D: le definizioni delle categorie D1 e D dovrebbero essere riviste per includere nuovi criteri relativi alla capacità e alla lunghezza di tali veicoli.
- (67) Per quanto riguarda le categorie C, C1, D, D1 e le rispettive categorie di rimorchi, l'accesso pcaratteristiche tecniche e di guida. In questo caso l'accesso progressivo sarà garantito da un continuo riferimento alla normativa comunitaria sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti professionisti e dovrà essere adeguato a tale normativa¹⁹. In tal modo, anche i conducenti non professionisti saranno soggetti al principio dell'accesso progressivo.
- (68) Per garantire la completezza, di seguito sono riportate tutte le definizioni, comprese quelle che non sono state modificate.

Proposta

- (69) Le definizioni delle categorie degli autoveicoli devono essere modificate come segue:
- categoria C: autoveicoli per il trasporto di merci la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg e abilitati al trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; ai veicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio di massa massima autorizzata non superiore a 750 kg.
 - Categoria C+E: insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria C e da un rimorchio la cui massa limite autorizzata supera 750 kg. (definizione non modificata)
 - Categoria C1: autoveicoli per il trasporto di merci la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 6 000 kg, abilitati al trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; ai veicoli di tale categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg. La sottocategoria, per ora facoltativa, sarà trasformata in una categoria a tutti gli effetti e adottata da tutti gli Stati membri.
 - Categoria C1+E: insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria C1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice. (definizione non modificata)
 - Categoria D: autoveicoli destinati al trasporto di persone e aventi una capacità di più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli in questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg.

¹⁹ Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio.

- Categoria D+E: insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria D e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg. (definizione non modificata)
- Categoria D1: autoveicoli desinati al trasporto di persone e aventi una capacità di non più di 16 persone, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di sette metri; agli autoveicoli in questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg.
- Categoria D1+E: complesso di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, purché:
 - ♦ in primo luogo, la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;
 - ♦ in secondo luogo, il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone. (non modificata)

III.3. Limiti di età

Descrizione della situazione attuale

- (70) L'armonizzazione dei limiti d'età contribuisce alla libera circolazione delle persone ed ha un impatto diretto sulla sicurezza stradale.
- (71) L'aumento dell'età minima per l'abilitazione alla guida di motocicli pesanti è necessario urgentemente per migliorare la sicurezza stradale. Le statistiche sugli incidenti dimostrano che il rischio di incidenti per i conducenti di motocicli pesanti inesperti è particolarmente elevato per i conducenti di età inferiore a 24 anni. Il limite di età minimo dovrebbe essere, pertanto, innalzato dagli attuali 21 anni a 24 anni.
- (72) Allo stesso tempo, il numero minimo di anni imposti per l'accesso graduale dovrebbe essere innalzato da due a tre anni, estendendo così il periodo di esperienza richiesto. L'accesso graduale a tali motocicli dovrebbe essere sempre soggetto a una prova pratica separata su veicoli della categoria in questione, in modo da rendere impossibile l'accesso graduale in mancanza di abilità di guida pratiche.
- (73) Il livello degli standard di formazione per i conducenti professionisti è stato fissato di recente dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti²⁰. Per tali conducenti è stato stabilito l'accesso graduale. Analogamente, anche i restanti conducenti non professionisti, di cui all'articolo 2 di detta direttiva, dovrebbero poter accedere a queste categorie di patenti che danno accesso a categorie superiori solo dopo il raggiungimento di un'età più elevata.

²⁰

Cfr. nota 7.

Proposte

- (74) I limiti di età per le categorie A1 e B1 restano invariati; per la categoria AM sarà 16 anni, ma gli Stati membri possono autorizzare l'accesso alla categoria AM dall'età di 14 anni, con effetto sul solo territorio nazionale.
- (75) I limiti di età per le categorie B e B+E restano invariati. La deroga all'età minima prevista dall'articolo 6, paragrafo 2 della direttiva 91/439/CEE, tuttavia, sarà limitata alla categoria B: gli Stati membri possono autorizzare l'accesso alla categoria B dall'età di 17 anni di età con effetto sul solo territorio nazionale.
- (76) Per assicurare l'accesso graduale alle categorie C1, C, D1, D e alle categorie con rimorchio corrispondenti basate sul peso e le dimensioni dei veicoli guidati, le patenti di categoria C1 e C1+E saranno rilasciate ai candidati di età superiore a 18 anni e le patenti di categoria C e C+E a partire dall'età di 21 anni. Una distinzione analoga sarà compiuta per le patenti delle categorie D1 e D1+E che possono essere rilasciate a partire da 21 anni di età, mentre le patenti delle categorie D e D+E possono essere rilasciate esclusivamente a partire da 24 anni. Ciò si applica ai titolari di patente non professionisti e fatte salve le norme fissate per i conducenti professionisti in conformità con le norme comunitarie sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti fissate dalla direttiva 2003/59/CE.
- (77) Se il candidato ha acquisito almeno tre anni di esperienza di guida su un motociclo della categoria A2 ed ha superato un esame pratico specifico per la categoria A, gli è riconosciuta l'abilitazione alla guida di veicoli di categoria A a partire dall'età di 21 anni. La prova pratica è limitata ad una prova di guida nel traffico senza il controllo delle capacità tecniche e di manovra. Particolare attenzione sarà rivolta alla guida nelle zone extraurbane e sulle strade ad alta percorrenza. Ragioni di sicurezza stradale impongono di limitare l'accesso diretto alla categoria A ai soli conducenti che hanno compiuto 24 anni.
- (78) Le età minime sono pertanto le seguenti:
- Categorie AM, A1 e B1: 16 anni; possibile dall'età di 14 anni per la categoria AM (limitatamente al territorio nazionale)
 - Categoria A2: 18 anni
 - Categorie B e B+E: 18 anni; possibile dall'età di 17 anni per la categoria B (limitatamente al territorio nazionale)
 - Categorie C1 e C1+E: 18 anni
 - Categorie C e C+E: 21 anni
 - Categorie D1 e D1+E: 21 anni
 - Categorie D e D+E: 24 anni
 - Categoria A: 21 anni / 24 anni

III.4. Accesso graduale agli autoveicoli

- (79) Al fine di garantire la possibilità di istituire una forma di accesso graduale nei futuri emendamenti alla presente normativa, la categoria B1 dovrebbe restare facoltativa.
- (80) La presente proposta di nuova direttiva dovrebbe consentire agli Stati membri di ridurre a tre anni il periodo per il rinnovo amministrativo delle patenti di guida rilasciate per la prima volta. In tal modo sarà possibile applicare misure specifiche ai conducenti inesperti per consentire loro di acquisire maggiore esperienza in condizioni determinate.

III.5. Requisiti minimi per gli esaminatori di guida

Descrizione della situazione attuale

- (81) Sebbene ancora incompleta, l'armonizzazione comunitaria della normativa in materia di patenti è stata conseguita al punto che l'introduzione di norme minime armonizzate per le qualifiche e l'esperienza degli esaminatori di guida assume carattere prioritario. Le norme che regolano la formazione e l'istruzione degli esaminatori di guida variano notevolmente nei diversi Stati membri. Dal momento che le prove teoriche e pratiche sono state armonizzate dettagliatamente, occorre procedere all'armonizzazione dei requisiti minimi applicabili agli esaminatori di guida per rendere paragonabili i risultati degli esami di guida in tutti i paesi dell'UE. Un'adeguata formazione degli esaminatori costituisce inoltre un requisito della sicurezza stradale. I corsi di aggiornamento risultano necessari per mantenere aggiornate le capacità e le conoscenze degli esaminatori in un ambiente caratterizzato da un progresso tecnico in sempre più veloce evoluzione.
- (82) Visto il graduale progresso descritto in precedenza nell'armonizzazione delle patenti di guida, si dovrebbero introdurre requisiti minimi per la qualificazione iniziale degli esaminatori e dovrebbero essere previsti corsi di aggiornamento periodici. Allo stesso tempo si devono fissare talune condizioni di base per l'accesso alla professione di esaminatore di guida.

Proposta (nuovo allegato IV alla direttiva 91/439/CEE)

- (83) Gli esaminatori di guida devono sempre essere titolari di una patente, in corso di validità, della categoria per la quale effettuano l'esame. Essi devono inoltre aver completato la formazione minima richiesta e devono seguire regolarmente corsi di aggiornamento.
- (84) Gli esaminatori devono ricevere una formazione approfondita nelle principali materie d'esame e devono ottenere una qualificazione iniziale prima di essere abilitati ad esaminare i candidati. Anche l'abilitazione ad esaminare candidati di diverse categorie è soggetta ad accesso progressivo: gli esaminatori sono inizialmente abilitati ad esaminare candidati della categoria B (che costituiscono il 90% circa di tutti i candidati); e solo dopo aver acquisito esperienza in questo genere di esame e dopo aver seguito un'ulteriore formazione potranno essere abilitati ad esaminare candidati in altre categorie.

IV. ALTRI ASPETTI

IV.1. Valutazione (articolo 15)

- (85) Cinque anni dopo il termine ultimo per il recepimento della presente direttiva nell'ordinamento nazionale sarà effettuata una valutazione delle nuove disposizioni introdotte circa le definizioni delle categorie (e i limiti d'età) e i loro effetti sulla sicurezza stradale. Contestualmente sarà inoltre effettuata una valutazione circa la possibile introduzione dell'accesso graduale alla categoria B, compresa la categoria B1.

IV.2. Adattamenti del modello comunitario (allegato I)

- (86) Le categorie AM, A1, A2 e A saranno indicate sul modello di patente rilasciato dopo l'entrata in vigore della presente proposta (modello comunitario della patente di guida).

IV.3. Veicoli per esami (allegato II)

- (87) È necessario definire nuovi veicoli da impiegare per gli esami relativi ai motocicli, viste le modifiche apportate alle relative categorie (cfr. III.2. in precedenza).

V. ASPETTI DI SUSSIDIARIETÀ

- (88) La Comunità ha già la competenza nel campo delle patenti di guida in virtù della direttiva 91/439/CEE del Consiglio, che abroga e sostituisce la prima direttiva sulle patenti, la direttiva 80/1263/CEE. Gli emendamenti elencati in precedenza rientrano fra le competenze trasferite alla Comunità dall'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato CE. Questa disposizione prevede che il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura di codecisione, debbano fissare misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti.

- (89) Gli emendamenti proposti mirano in gran parte a migliorare la sicurezza stradale quale aspetto della sicurezza dei trasporti. Essi miglioreranno lo standard europeo complessivo degli aspetti di sicurezza collegati alle patenti di guida per mezzo di una normativa armonizzata in materia. Molte delle misure proposte sono inoltre studiate per migliorare la libera circolazione dei titolari di patenti di guida che rappresentano una larga fascia di cittadini europei. Ciò va di pari passo con gli obiettivi dell'“agenda di Lisbona”. La giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee evidenzia inoltre gli effetti che le patenti di guida possono avere sulla libertà di movimento dei cittadini, una delle libertà principali garantite dal trattato sull'Unione.

- (90) Le misure proposte miglioreranno indirettamente la sicurezza dei trasporti attraverso la protezione antifrode più avanzata del modello comunitario di patente, l'introduzione facoltativa di un microchip e l'eliminazione del modello comunitario cartaceo della patente di guida.

- (91) Gli obiettivi che si prepongono le misure proposte non possono convenientemente essere raggiunti dai singoli Stati membri. I sistemi nazionali che regolano la concessione delle patenti differiscono notevolmente e soprattutto non pongono il necessario accento sugli aspetti legati alla libera circolazione e alla libertà di stabilimento. Anche questo punto è stato sottolineato con chiarezza dalla Corte di giustizia delle Comunità europee.

↓ 91/439/CEE (adattato)

Proposta di

DIRETTIVA .../.../CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del [...]

concernente la patente di guida

(rifusione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo ~~71~~ ~~75~~,
vista la proposta della Commissione¹,
visto il parere del Comitato economico e sociale europeo²,
deliberando conformemente all'articolo 251 del trattato³,
considerando quanto segue:

↓ 91/439/CEE considerando 1
(adattato)

~~considerando che, ai fini della politica comune dei trasporti e nell'intento di contribuire a migliorare la sicurezza della circolazione stradale nonché a facilitare la circolazione delle persone che si stabiliscono in uno Stato membro diverso da quello nel quale hanno sostenuto un esame di guida, è opportuno che vi sia una patente di guida nazionale conforme al modello comunitario, riconosciuta reciprocamente dagli Stati membri senza obbligo di sostituzione;~~

↓ 91/439/CEE considerando 2
(adattato)

~~considerando che una prima tappa in questo senso è stata compiuta con la prima direttiva 80/1263/CEE del Consiglio, del 4 dicembre 1980, relativa all'istituzione di una patente di~~

¹ GU n. C 48 del 27. 2. 1989, pag. 1.

² GU n. C 159 del 26. 6. 1989, pag. 21.

³ GU C

~~guida comunitaria⁴, che ha definito il modello comunitario di patente nazionale e il reciproco riconoscimento da parte degli Stati membri delle patenti di guida nazionali nonché la sostituzione della patente di quei titolari che trasferiscono la loro residenza normale o il loro luogo di lavoro da uno Stato membro ad un altro; che si devono proseguire i progressi compiuti in tal senso;~~

↓ 91/439/CEE considerando 3
(adattato)

~~considerando che è opportuno adattare il modello comunitario di patente nazionale definito dalla direttiva 80/1263/CEE per tener conto segnatamente dell'armonizzazione delle categorie e delle sottocategorie di veicoli e per facilitare la comprensione delle patenti sia all'interno che all'esterno della Comunità;~~

⇓ nuovo

- (1) La direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida⁵ è stata modificata in modo sostanziale a più riprese. In occasione di nuove modifiche, a fini di chiarezza è opportuno provvedere alla rifusione di detta direttiva.
- (2) Malgrado i progressi raggiunti in materia di armonizzazione delle norme relative alle patenti di guida, sussistono divergenze fondamentali tra gli ordinamenti degli Stati membri che impongono un'armonizzazione più spinta al fine di contribuire alla realizzazione delle politiche comunitarie. Le normative relative alle patenti di guida sono un elemento indispensabile per realizzare la politica comune dei trasporti e per migliorare la sicurezza della circolazione stradale, nonché agevolare la circolazione delle persone che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Tenuto conto dell'importanza dei mezzi di trasporto individuali, il possesso di una patente di guida debitamente riconosciuta dallo Stato ospitante è in grado di favorire la libera circolazione dei cittadini.
- (3) La facoltà d'imporre le disposizioni nazionali in materia di durata di validità, prevista dalla direttiva 91/439/CEE ha come conseguenza l'esistenza contemporanea di norme differenti nei vari Stati membri e la circolazione di oltre 80 diversi modelli di patente negli Stati membri. Ciò dà adito a problemi di trasparenza per i cittadini, le forze dell'ordine e le amministrazioni responsabili della gestione delle patenti e agevola la contraffazione di documenti risalenti talvolta ad alcuni decenni fa. Per tali motivi è opportuno procedere all'armonizzazione delle norme relative al periodo di validità delle patenti rilasciate o rinnovate a partire dall'entrata in vigore della presente direttiva.
- (4) L'introduzione di un periodo di validità amministrativa permetterà di rinnovare periodicamente le patenti al fine di applicare le tecniche anticontraffazione più recenti, nonché di imporre all'atto del rinnovo periodico gli esami medici o le altre misure previste dagli Stati membri, quali corsi di aggiornamento teorici o pratici.

⁴ ~~GU n. L 375 del 31.12.1980, pag. 1.~~

⁵ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

- (5) Gli Stati membri possono imporre esami medici al fine di garantire il rispetto delle norme minime di idoneità fisica e mentale alla guida dei veicoli a motore. Per motivi di trasparenza, nel caso in cui sia imposto un esame medico, tale periodicità deve coincidere con il rinnovo della patente ed è, pertanto, determinata dalla durata di validità della patente stessa.
- (6) Il rispetto delle norme minime relative all'idoneità fisica e mentale alla guida di un veicolo a motore per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di persone o merci, appartenenti a talune categorie, deve essere controllato nel quadro di un esame medico all'atto del rilascio della patente e, in seguito, periodicamente, in ossequio alle disposizioni normative nazionale; è necessario armonizzare la periodicità di tali esami medici al fine di contribuire alla realizzazione della libera circolazione dei lavoratori, di evitare distorsioni della concorrenza e di tenere conto della responsabilità dei conducenti di tali veicoli.
- (7) Per quanto riguarda i limiti minimi di età è necessario rafforzare maggiormente il principio dell'accesso graduale alle categorie. È opportuno variare ulteriormente le modalità di accesso alle diverse categorie di veicoli a due ruote, nonché alle diverse categorie di veicoli destinati al trasporto di persone e merci. La categoria B1 deve restare facoltativa, con una possibilità di deroga per l'età minima, al fine di conservare la possibilità di introdurre, in futuro, un accesso graduale a tale categoria.
- (8) Le categorie devono essere armonizzate in vista del rafforzamento del principio dell'accesso graduale.
- (9) Le definizioni delle nuove categorie e delle categorie esistenti devono meglio riflettere le caratteristiche tecniche dei veicoli interessati, nonché l'abilità necessaria alla guida dei veicoli stessi.
- (10) L'introduzione di una categoria di patente per i ciclomotori mira, in particolare, a rafforzare la sicurezza stradale dei conducenti più giovani che, secondo le statistiche, sono i più soggetti agli incidenti stradali.

↓ 91/439/CEE considerando 4
(adattato)

- (11) Per rispondere ad esigenze imprescindibili di sicurezza della circolazione, è pertanto necessario fissare condizioni minime per il rilascio della patente di guida.

↓ 91/439/CEE considerando 5
(adattato)

~~considerando che l'articolo 3 della direttiva 80/1263/CEE stabilisce che le disposizioni definitive volte a generalizzare nella Comunità le categorie di veicoli di cui all'articolo medesimo, devono essere adottate senza possibilità di deroga, come pure le condizioni di validità delle patenti di guida;~~

↓ 91/439/CEE considerando 6
(adattato)

~~considerando che è opportuno prevedere la possibilità di suddividere tali categorie di veicoli per permettere segnatamente di accedere gradualmente alla guida dei medesimi al fine della sicurezza stradale e per tener conto delle situazioni nazionali esistenti;~~

↓ 91/439/CEE considerando 7

- (12) Occorre adottare disposizioni specifiche per consentire l'accesso alla guida dei veicoli a persone affette da minorazioni fisiche.

↓ 91/439/CEE considerando 8
(adattato)

~~considerando che l'articolo 10 della direttiva 80/1263/CEE prevede una maggiore armonizzazione delle norme relative agli esami che i conducenti devono superare nonché al rilascio della patente di guida; che a tal fine occorre definire le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida degli autoveicoli, nonché strutturare l'esame di guida in funzione di questi concetti e ridefinire le norme minime riguardo ai requisiti fisici e psichici della guida di detti veicoli;~~

↓ 91/439/CEE considerando 9
(adattato)

~~considerando che le disposizioni dell'articolo 8 della direttiva 80/1263/CEE e, in particolare, l'obbligo di sostituire le patenti entro un anno in caso di cambiamento di Stato di residenza normale, costituiscono un ostacolo alla libera circolazione delle persone e sono quindi inammissibili tenuto conto dei progressi compiuti in vista dell'integrazione europea;~~

↓ 91/439/CEE considerando 10

- (13) Per motivi di sicurezza e di circolazione stradale, è opportuno che gli Stati membri possano applicare le loro disposizioni nazionali in materia di ritiro, sospensione e annullamento della patente di guida a qualsiasi titolare che abbia preso residenza normale sul loro territorio.

↓ nuovo

- (14) Il modello di patente definito dalla direttiva 91/439/CEE deve essere sostituito da un modello unico in formato tessera di plastica. Allo stesso tempo, tale modello di patente deve essere adattato a causa dell'introduzione di una nuova categoria di patente per i ciclomotori.

- (15) L'inserimento di un microchip facoltativo nel modello di patente in formato tessera di plastica deve consentire agli Stati membri di migliorare ulteriormente il livello di protezione antifrode. Le caratteristiche tecniche del microchip devono essere fissate dalla Commissione, assistita dal comitato sulla patente di guida.
- (16) Devono essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, di garantire una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente, di giungere a una migliore armonizzazione degli esami di guida e di rafforzare il principio generale del riconoscimento reciproco delle patenti di guida.
- (17) È opportuno consentire alla Commissione di adeguare al progresso tecnico gli allegati da I a IV.
- (18) Le misure necessarie per l'applicazione della presente direttiva sono adottate in conformità con la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione⁶.
- (19) Poiché gli obiettivi dell'azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle loro dimensioni ed effetti, essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure in conformità al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. In ossequio al principio di proporzionalità enunciato dallo stesso articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tali obiettivi.
- (20) La presente direttiva non deve pregiudicare gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di attuazione in diritto nazionale e all'applicazione delle direttive di cui all'allegato V, parte B,

↓ 91/439/CEE (adattato)
 →₁ 96/47/CE art. 1, punto 1
 →₂ 94/72/CE art. 1
 ⇨ nuovo

☒ HANNO ~~☒ HA~~ ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

☒ Modello della patente di guida ☒

1. Gli Stati membri istituiscono la patente nazionale di guida secondo il modello comunitario descritto nell'allegato I →₁ a norma delle disposizioni della presente direttiva ~~o I bis ←~~. →₂ ~~Tuttavia, la Repubblica di Finlandia e il Regno di Svezia possono continuare a rilasciare le patenti di guida nel loro modello attuale sino al 31 dicembre 1997. ←~~

⁶ GUL 184 del 17.7.1999, pag. 23.

↓ nuovo

2. Gli Stati membri hanno diritto di inserire un microchip nelle patenti che rilasciano, a partire dal momento in cui le disposizioni tecniche saranno fissate dalla Commissione con la procedura di cui all'articolo 10. La Commissione garantisce che le disposizioni tecniche relative al microchip da inserire nella patente di guida prevedano un'omologazione CE che potrà essere rilasciata solo dopo aver dimostrato la capacità del microchip di resistere ai tentativi di manipolazione o di alterazione dei dati. Il microchip contiene esclusivamente i dati della patente di guida e non può avere funzioni diverse da quelle legate direttamente alla patente stessa.

↓ 91/439/CEE (adattato)

⊠ Articolo 2

Riconoscimento reciproco ⊠

Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri sono riconosciute reciprocamente dai medesimi.

~~3. Allorché il titolare di una patente di guida in corso di validità acquisisce la sua residenza normale in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente, lo Stato membro ospitante può applicargli le proprie disposizioni nazionali in materia di durata di validità della patente, di controllo medico, di disposizioni fiscali e può iscrivere nella patente le menzioni indispensabili alla gestione della medesima.~~

↓ 91/439/CEE (adattato)

⊠ Articolo 3

Misure antifalsificazione ⊠

↓ 91/439/CEE

⇒ nuovo

1. La sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente di guida figura nell'emblema disegnato a pagina 1 del modello comunitario di patente di guida.
2. Gli Stati membri adottano tutte le disposizioni utili per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida ⇒, compresi i rischi per i modelli di patente rilasciati prima dell'entrata in vigore della presente direttiva, e ne informano la Commissione ⇐.

↓ 91/439/CEE (adattato)
→₁ 96/47/CE art. 1, punto 1

~~3. Previo accordo della Commissione, gli Stati membri possono apportare al modello che figura nell'allegato I →₁ o I bis ← le modifiche necessarie per l'elaborazione elettronica della patente di guida.~~

↓ 96/47/CE art. 1, punto 2
(adattato)

~~4. Fatte salve le disposizioni adottate dal Consiglio nella materia, i modelli definiti negli allegati I e I bis non possono contenere dispositivi elettronici informatici.~~

↓ 91/439/CEE art. 3 (adattato)

Articolo 4

⊠ Categorie ⊠

↓ 91/439/CEE

1. La patente di guida di cui all'articolo 1 autorizza a guidare i veicoli delle seguenti categorie:

↓ nuovo

categoria AM:

- ciclomotori, vale a dire i veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di costruzione superiore a 6 chilometri all'ora e non superiore a 45 chilometri all'ora, caratterizzati da un motore con cilindrata non superiore a 50 centimetri cubici, nel caso di motore a combustione interna, oppure la cui potenza nominale continua massima è inferiore o uguale a 4 kilowatt nel caso di un motore elettrico, oppure, nel caso di ciclomotori a tre ruote, da un motore la cui potenza nominale continua massima non superi i 4 kilowatt nel caso di motore a combustione interna di altro tipo;

categoria A1:

- motocicli leggeri di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kilowatt e con un rapporto potenza/peso inferiore a 0,1 kilowatt per chilogrammo;

categoria A 2:

- motocicli, con o senza sidecar, di potenza massima di 35 kW e aventi un rapporto potenza/peso inferiore a 0,2 kilowatt per chilogrammo; questi motocicli non possono essere derivati da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima; a tali motocicli può essere agganciato un sidecar;

↓ 91/439/CEE

categoria A

- motocicli, con o senza sidecar;

↓ nuovo

categoria B 1:

- veicoli a motore a tre e a quattro ruote;

↓ 91/439/CEE (adattato)
⇒ nuovo

categoria B

- autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3 500 kg e il cui numero di ⇒ persone trasportate ⇐ ~~posti a sedere~~, oltre al ~~quello del~~ conducente, non è superiore a otto; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

↓ 91/439/CEE (adattato)

- ~~complessi composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 3 500 kg e in cui la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;~~

↓ 91/439/CEE (adattato)
⇒ nuovo

categoria B + E

- insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio ⇒ la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg ⇐ ~~il cui insieme non rientri nella categoria B;~~

↓ nuovo

categoria C1:

- autoveicoli per il trasporto di merci la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 6 000 kg, abilitati al trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria C1 può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg;

categoria C1 + E:

- insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria C1 e da un rimorchio o da un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima autorizzata del rimorchio o del semirimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;

↓ 91/439/CEE (adattato)

⇒ nuovo

categoria C

- autoveicoli ⇒ per il trasporto di merci ⇐ ~~diversi da quelli della categoria D~~, la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg ⇒ e abilitati al trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente ⇐; agli autoveicoli ☒ che possono essere guidati con una patente di categoria C ⇐ ~~di questa categoria~~ può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

↓ 91/439/CEE

⇒ nuovo

categoria C + E

- insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un ⇒ rimorchio o di un semi ⇐ rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg;

↓ nuovo

categoria D 1:

- autoveicoli destinati al trasporto di persone autorizzati a trasportare un massimo di 16 persone, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di sette metri; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria D1 può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 chilogrammi;

categoria D 1 + E:

- insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria D 1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;

↓ 91/439/CEE (adattato)
⇒ nuovo

categoria D

- autoveicoli destinati al trasporto di persone ⇒, il cui numero di persone trasportate, oltre al conducente, è superiore a otto ⇐ ~~il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto~~; agli autoveicoli ☒ che possono essere guidati con una patente di categoria D ☒ ~~di questa categoria~~ può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

↓ 91/439/CEE

categoria D + E

- insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria D e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

↓ nuovo

I rimorchi non possono essere utilizzati per il trasporto di persone.

↓ 91/439/CEE (adattato)

~~2. Nell'ambito delle categorie A, B, B + E, C, C + E, D e D + E può essere rilasciata una patente specifica per guidare i veicoli delle seguenti sottocategorie;~~

~~sottocategoria A1~~

~~motocicli leggeri di cilindrata non superiore a 125 cm³, e di potenza massima di 11 kW;~~

~~sottocategoria B1~~

~~veicoli a motore a tre e a quattro ruote;~~

~~sottocategoria C1~~

~~autoveicoli diversi da quelli della categoria D, la cui massa massima autorizzata supera 3 500 kg senza peraltro eccedere 7 500 kg; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;~~

~~sottocategoria C1 + E~~

~~complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella sottocategoria C1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;~~

~~sottocategoria D1~~

~~autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore ad 8 ma non supera i 16, sempre escluso il posto del conducente; agli autoveicoli di questa sottocategoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;~~

~~sottocategoria D1 + E~~

~~complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella sottocategoria D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, sempre che:~~

~~la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;~~

~~il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone.~~

↓ 91/439/CEE (adattato)

⊗ 2 ⊗ 3. Ai fini della ⊗ presente direttiva ⊗:

⊗ a) ⊗ per “veicolo a motore” si intende ogni veicolo munito di un motore di propulsione, che circola su strada con mezzi propri, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie;

↓ nuovo

b) il termine “ciclomotore” non include i quadricicli leggeri, né le biciclette a pedalata assistita;

c) il termine “triciclo” designa un veicolo munito di tre ruote simmetriche e dotato di un motore di cilindrata superiore a 50 centimetri cubi se a combustione interna e/o la cui velocità massima di costruzione è superiore a 45 km/h;

d) il termine “quadriciclo” designa un veicolo diverso da un quadriciclo leggero la cui massa a vuoto è uguale o inferiore a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al

trasporto delle merci), esclusa la massa delle batterie, se si tratta di un veicolo elettrico, e la cui potenza massima nominale non è superiore a 15 kW;

↓ 91/439/CEE (adattato)
→₁ 97/26/CE art. 1, punto 1

~~per “triciclo” e “quadriciclo”, ogni veicolo rispettivamente a tre o a quattro ruote che rientra nella categoria B, la cui velocità massima, per costruzione, è superiore a →₁ 45 km/h ← o munito di motore termico ad accensione comandata di cilindrata superiore a 50 cm³, o avente altro motore di potenza equivalente. La massa a vuoto non può eccedere 550 kg. La massa a vuoto dei veicoli a propulsione elettrica non deve tener conto della massa delle batterie.~~

~~Gli Stati membri possono stabilire norme più rigorose in materia di massa a vuoto e prevederne altre concernenti, per esempio, la cilindrata massima o la potenza;~~

↓ nuovo

e) il termine “motociclo” designa ogni veicolo a due ruote la cui velocità massima di costruzione è superiore a 45 km/h, oppure, se tale veicolo è dotato di un motore a combustione interna, la cui cilindrata è superiore a 50 centimetri cubi. Il moto-sidecar è assimilato a questo tipo di veicolo;

↓ 97/26/CE art. 1, punto 1
(adattato)

~~per “motociclo”, ogni veicolo a due ruote, con o senza side-car, munito di un motore con cilindrata superiore a 50 cc se a combustione interna e/o avente una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h;~~

↓ 91/439/CEE (adattato)

⊗ f) ⊗- per “autoveicolo” si intende un veicolo a motore che non sia un motociclo, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Questo termine comprende anche i filobus, ossia i veicoli collegati con una rete elettrica che non circolano su rotaie, ma non i trattori agricoli e forestali;

⊗ g) ⊗- per “trattore agricolo o forestale” si intende ogni veicolo a motore, su ruote o cingolato, avente almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino: specialmente concepito per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agrarie o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

↓ nuovo

3. La categoria B1 è facoltativa.

↓ 91/439/CEE (adattato)

~~4. Previa consultazione della Commissione e sempreché ne sia fatta menzione sulla patente, gli Stati membri possono derogare alle velocità indicate al paragrafo 3, secondo e terzo trattino, a condizione di stabilire velocità inferiori.~~

~~5. Per la sottocategoria A1, gli Stati membri possono imporre norme restrittive complementari.~~

☒ 4. ☒ ☞ Previo accordo della Commissione, gli Stati membri possono esentare dall'applicazione del presente articolo alcuni tipi particolari di autoveicoli, come i veicoli speciali per minorati fisici.

↓ 91/439/CEE art. 4 (adattato)

Articolo 5

☒ Condizioni - Limitazioni ☒

↓ 91/439/CEE

1. La patente di guida menziona le condizioni alle quali il conducente è abilitato a guidare.
 2. Se, a causa di deficienze fisiche, viene autorizzata la guida soltanto per taluni tipi di veicoli o per veicoli adattati, la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti di cui all'articolo 7 è effettuata a bordo di un tale veicolo.
-

↓ 91/439/CEE art. 5 (adattato)

Articolo 6

☒ Equivalenze tra categorie ☒

↓ 91/439/CEE

1. Il rilascio della patente di guida è subordinato alle seguenti condizioni:
 - a) la patente per le categorie C o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;

- b) la patente per le categorie B + E, C + E, D + E può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente rispettivamente delle categorie B, C o D.

2. La validità della patente di guida è fissata come segue:

- a) la patente convalidata per le categorie C + E o D + E è convalidata anche per guidare complessi della categoria B + E;
- b) la patente convalidata per la categoria C + E è convalidata anche per la categoria D + E se il suo titolare è già in possesso di patente per la categoria D.

↓ nuovo

- c) la patente convalidata per la categoria C1 o C1+E è convalidata anche per la guida di veicoli, rispettivamente, di categoria D1 o D1+E se il titolare ha compiuto almeno 21 anni di età;
- d) la patente convalidata per la categoria D1 o D1+E è convalidata anche per la guida di veicoli, rispettivamente, di categoria C1 o C1+E.

↓ 91/439/CEE (adattato)

3. Per guidare sul territorio nazionale, gli Stati membri possono accordare le seguenti equivalenze:

- a) i tricicli e i quadricicli a motore possono essere guidati con una patente della categoria A o A1;
- b) i motocicli leggeri possono essere guidati con una patente della categoria B.

4. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono autorizzare sul loro territorio la guida:

- a) di autoveicoli della categoria D1 (~~non oltre 16 posti a sedere, escluso quello del conducente, e~~ aventi una massa massima autorizzata di 3 500 kg, escluse le attrezzature specializzate destinate al trasporto di minorati fisici) da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso da almeno due anni di patente di guida della categoria B, sempreché tali autoveicoli siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti;
- b) di autoveicoli con una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso da almeno due anni di una patente di guida della categoria B, sempre che tali autoveicoli siano essenzialmente destinati ad essere utilizzati, da fermi, per fini didattici o ricreativi, siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali, siano stati modificati in modo da non poter essere utilizzati per il trasporto di oltre 9 persone o per il trasporto di merci di qualsiasi natura, salvo quelle assolutamente necessarie all'uso che è stato loro assegnato.

↓ 91/439/CEE art. 6 (adattato)

Articolo 7

⊗ *Età minima* ⊗

↓ 91/439/CEE

1. In materia di età minima, le condizioni per il rilascio della patente di guida sono le seguenti:

a) 16 anni:

↓ nuovo

– per la categoria AM;

↓ 91/439/CEE (adattato)

– per la ~~sette~~ categoria A1;

– per la ~~sette~~ categoria B1;

↓ 91/439/CEE

b) 18 anni:

↓ 91/439/CEE (adattato)

⇒ nuovo

– per la categoria A ⇒ 2 ⇐; ~~tuttavia, l'autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg (o motocicli con sidecar con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg), è subordinata all'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli aventi caratteristiche inferiori, con patente di guida della categoria A. Questa esperienza preliminare può non essere richiesta se il candidato è di età non inferiore a 21 anni, fatto salvo il superamento di una prova specifica di controllo delle capacità e dei comportamenti;~~

↓ 91/439/CEE

– per le categorie B, B + E;

↓ 91/439/CEE (adattato)

– ~~per le categorie C1 e C1 + E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dal regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada⁷;~~

↓ nuovo

– per le categorie C1 e C1+E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dalla direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸;

↓ 91/439/CEE

c) 21 anni:

↓ 91/439/CEE (adattato)

– ~~per le categorie D, D + E e le sottocategorie D1, D1 + E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dal regolamento (CEE) n. 3820/85;~~

↓ nuovo

– per la categoria A, a condizione che il candidato abbia acquisito un'esperienza di almeno tre anni su un motociclo rientrante nella patente di categoria A2 e abbia superato la prova pratica specifica per la categoria A, definita all'articolo 8, paragrafo 1, lettera d);

– per le categorie C, C+E, D1 e D1+E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dalla direttiva 2003/59/CE;

d) 24 anni:

– per la categoria A;

– per le categorie D e D+E, fatte salve le disposizioni previste per la guida di tali autoveicoli dalla direttiva 2003/59/CE.

⁷ ~~GU n. L 370 del 31. 12. 1985, pag. 1.~~

⁸ GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

↓ 91/439/CEE (adattato)

⇒ nuovo

2. Gli Stati membri possono derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per le categorie A, B e B+E e rilasciare tali categorie di patenti a partire da 17 anni; ~~tranne per le disposizioni relative alla categoria A, previste al paragrafo 1, lettera b), primo trattino, ultima frase~~ ⇒ nonché per la categoria B1 e rilasciare tale categoria esclusivamente a partire dall'età di 18 anni. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida delle categorie B e B1 il cui titolare non abbia ancora compiuto 18 anni ⇐.

↓ nuovo

Gli Stati membri possono derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per la categoria AM e rilasciare tale categoria a partire da 14 anni. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida della categoria AM il cui titolare non abbia ancora compiuto 16 anni.

↓ 91/439/CEE (adattato)

- ~~3. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida il cui titolare non abbia ancora compiuto 18 anni.~~

↓ 91/439/CEE art. 7 (adattato)

Articolo 8

⊗ Rilascio – Validità - Rinnovo ⊗

1. Il rilascio della patente di guida è subordinato ~~inoltre~~:

↓ 91/439/CEE

- a) al superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni, nonché al soddisfacimento di norme mediche, conformemente alle disposizioni degli allegati II e III;

↓ nuovo

- b) al superamento di una prova di verifica delle cognizioni esclusivamente per la categoria AM; gli Stati membri possono imporre il superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti, nonché un esame medico per le patenti di guida della categoria AM che rilasciano;

- c) al superamento di una prova di verifica esclusivamente delle capacità e dei comportamenti per un candidato alla patente di guida della categoria A2 che ha acquisito un'esperienza di almeno due anni su un motociclo in possesso di una patente di categoria A1;
- d) al superamento di una prova di verifica esclusivamente delle capacità e dei comportamenti per un candidato alla patente di guida della categoria A che ha acquisito un'esperienza di almeno tre anni su un motociclo in possesso di una patente di categoria A2; tale prova può essere limitata alla sola parte di guida nel traffico con particolare attenzione alla circolazione sulle strade extraurbane;

↓ 91/439/CEE (adattato)

- e) alla residenza normale o alla prova della qualità di studente per un periodo di almeno 6 mesi nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.

~~2. Fatte salve le disposizioni che il Consiglio adotterà in materia, ogni Stato membro conserva il diritto di stabilire, in base a criteri nazionali, la durata di validità delle patenti di guida che esso rilascia.~~

~~3. Previo accordo della Commissione, gli Stati membri possono derogare alle disposizioni dell'allegato III, quando tali deroghe siano compatibili con i progressi della medicina e con i principi stabiliti in tale allegato.~~

↓ nuovo

2. A partire dal [data fissata dall'articolo 17.2.], le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E, hanno una validità amministrativa di dieci anni. Le patenti di queste stesse categorie, rilasciate a conducenti che hanno raggiunto l'età di sessantacinque anni, hanno una validità di cinque anni. Gli Stati membri possono limitare a tre anni il periodo di validità della prima patente di guida rilasciata ai conducenti inesperti per le categorie A e B, al fine di poter applicare a tali conducenti misure specifiche volte a migliorare la loro sicurezza stradale.

A partire dal [data fissata dall'articolo 17.2.], le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri per le categorie C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, hanno una validità di cinque anni. Le patenti di tali categorie hanno una validità di un anno quando sono rilasciate a conducenti che hanno raggiunto l'età di sessantacinque anni.

Se, tuttavia, una patente di guida rilasciata prima dell'entrata in vigore della direttiva deve essere rinnovata a causa della scadenza del periodo di validità, all'atto del rinnovo si applicano i diversi periodi di validità fissati al primo e al secondo capoverso.

3. Il rinnovo della patente di guida nel momento in cui questa viene a scadenza è subordinato:

- a) a una verifica delle norme minime relative all' idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III per le patenti di guida delle categorie C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E;
- b) all'esistenza della residenza normale o la prova della qualifica di studente nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida, senza obbligo di soggiorno per un periodo di almeno sei mesi.

All'atto del rinnovo di una patente di guida delle categorie A, A1, A2, B, B1 e B+E, gli Stati membri possono imporre una verifica delle norme minime relative all' idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III.

↓ 91/439/CEE

4. Fatte salve le disposizioni nazionali in materia di leggi penali e di polizia, e previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono applicare, per il rilascio della patente di guida, le disposizioni della loro normativa nazionale relative a condizioni diverse da quelle di cui alla presente direttiva.

↓ 91/439/CEE (adattato)
⇒ nuovo

5. Si può essere titolari di un'unica patente di guida ~~rilasciata da uno Stato membro~~. ⇒ Gli Stati membri prendono le misure necessarie per assicurarsi che il richiedente di una prima patente di guida o del rinnovo di una patente di guida non sia già titolare di una patente di guida in corso di validità ovvero sospesa dalle autorità di un altro Stato membro. Essi si accertano inoltre che il richiedente non sia oggetto di una decisione di interdizione al rilascio della patente di guida pronunciata dalle autorità di uno Stato membro. ⇐

↓ 97/26/CE art. 1, punto 2
(adattato)
⇒ nuovo

Articolo ~~7 bis~~ 9

Comitato

~~1. È definita, secondo la procedura di cui all'articolo 7 ter, una suddivisione dei codici comunitari armonizzati riportati negli allegati I e I bis, in particolare dei codici 04, 05, 44 e 55.~~

~~Si segue la stessa procedura anche per decidere se l'utilizzazione di certe suddivisioni di codici comunitari armonizzati debba essere eventualmente resa obbligatoria.~~

~~2~~ Gli emendamenti necessari per adeguare al progresso scientifico e tecnico ~~la parte degli~~ allegati I e I bis riguardante i codici armonizzati e gli allegati ~~⇒ I ⇐ II, e III ⇒ e IV ⇐~~ sono adottati con la procedura di cui all'articolo ~~7^{ter} ⇒ 10 ⇐~~.

↓ 1882/2003 art. 3 e allegato III
punto 24 (adattato)

Articolo ~~7^{ter}~~ 10

Procedura di comitato

↓ 1882/2003 art. 3 e allegato III
punto 24

1. La Commissione è assistita da un “comitato per la patente di guida”, denominato in appresso “comitato”.
 2. Nel caso in cui si faccia riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 8 di quest'ultima.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.
 3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.
-

↓ nuovo

Articolo 11

Esaminatori

A partire dall'entrata in vigore della presente direttiva gli esaminatori di guida devono rispondere alle norme minime di cui all'allegato IV. Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione prima del ... [data di applicazione fissata all'articolo 17, paragrafo 2], non sono tenuti ad adempiere alla qualifica iniziale prevista al punto 2 della direttiva in questione.

↓ 91/439/CEE art. 8 (adattato)

Articolo 12

⊗ Disposizioni varie relative al riconoscimento della patente di guida ⊗

↓ 91/439/CEE

1. Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equivalente; spetta allo Stato membro che procede alla sostituzione verificare, se del caso, se la patente presentata sia effettivamente in corso di validità.
2. Fatto salvo il rispetto del principio di territorialità delle leggi penali e dei regolamenti di polizia, lo Stato membro di residenza normale può applicare al titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro le proprie disposizioni nazionali concernenti la restrizione, la sospensione, la revoca o l'annullamento del diritto di guidare e, se necessario, può procedere a tal fine alla sostituzione della patente.
3. Lo Stato membro che procede alla sostituzione restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, precisandone i motivi.
4. Uno Stato membro può rifiutarsi di riconoscere ad una persona che sul suo territorio è oggetto di uno dei provvedimenti di cui al paragrafo 2, la validità di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

Uno Stato membro può rifiutarsi anche di rilasciare la patente di guida ad un candidato che formi oggetto di tali provvedimenti in un altro Stato membro.

5. La sostituzione di una patente di guida in seguito a smarrimento o furto può essere ottenuta presso le autorità competenti dello Stato in cui il titolare ha la propria residenza normale; queste ultime procedono alla sostituzione in base alle informazioni in loro possesso o, se del caso, in base ad un attestato delle autorità competenti dello Stato membro che ha rilasciato la patente iniziale.
6. Quando uno Stato membro sostituisce una patente di guida rilasciata da un paese terzo con una patente di guida di modello comunitario, tale sostituzione, nonché ogni rinnovo o sostituzione successiva, vengono indicati sulla patente.

↓ 91/439/CEE (adattato)
⇒ nuovo

Tale sostituzione può essere effettuata solo se la patente rilasciata da un paese terzo è stata consegnata alle autorità competenti dello Stato membro che procede alla sostituzione. In caso di trasferimento della residenza normale del titolare di tale patente in un altro Stato membro, quest'ultimo può non applicare ⇒ il principio del riconoscimento reciproco come definito dall' ⇐ articolo ⊗ 2 ⊗.

↓ 91/439/CEE art. 9 (adattato)

Articolo 13

⊗ *Residenza normale* ⊗

↓ 91/439/CEE

Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, per "residenza normale" si intende il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, per interessi personali e professionali o, nel caso di una persona che non abbia interessi professionali, per interessi personali che rivelino stretti legami tra detti interessi e il luogo in cui essa abita.

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

↓ 91/439/CEE art. 10 (adattato)

Articolo 14

⊗ *Equivalenze dei modelli di patente non comunitari* ⊗

↓ 91/439/CEE (adattato)

Previo accordo della Commissione, gli Stati membri definiscono le equivalenze tra le categorie delle patenti rilasciate anteriormente all'attuazione della presente direttiva e le categorie di cui all'articolo ⊗ 4 ⊗.

↓ 91/439/CEE (adattato)

⇒ nuovo

~~Previo accordo~~ ⇒ Previa consultazione ⇐ della Commissione, gli Stati membri hanno facoltà di apportare nelle rispettive legislazioni nazionali le modifiche necessarie all'applicazione del disposto dell'articolo 12, paragrafi 4, 5 e 6.

↓ 91/439/CEE art. 11 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 15

⊗ Valutazione ⊗

~~Cinque anni dopo la messa in applicazione della presente direttiva e su proposta della Commissione, il Consiglio esamina le disposizioni nazionali relative alle sottocategorie facoltative eventualmente create in conformità dell'articolo 3, ai fini della loro armonizzazione o della loro soppressione. Il Consiglio esegue ⇒ una valutazione delle disposizioni comunitarie relative alle categorie di cui all'articolo 4 e delle età minime fissate all'articolo 7 e dei loro effetti sulla sicurezza stradale, nonché una valutazione della possibile introduzione di un accesso progressivo alla categoria B, compresa la categoria B1, entro e non oltre il [data fissata dall'articolo 17.2.] ⇐.~~

↓ 91/439/CEE art. 12 (adattato)
⇒ nuovo

Articolo 16

⊗ Cooperazione tra gli Stati membri ⊗

- ~~1. Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri adottano anteriormente al 1^o luglio 1994 le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva a decorrere dal 1^o luglio 1996.~~
- ~~2. Allorché gli Stati membri le adottano, tali disposizioni contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate del riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Gli Stati membri adottano le modalità di tale riferimento.~~
- ~~3. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva e si scambiano, se occorre, informazioni sulle patenti da essi registrate ⇒ rilasciate, cambiate o sostituite ⇐.~~

↓

Articolo 17

Attuazione

1. Gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, paragrafo 2, all'articolo 3, paragrafo 2, all'articolo 4, paragrafi da 1 a 3, all'articolo 6, paragrafo 2, lettere c) e d), all'articolo 7, all'articolo 8, paragrafi da 1 a 3 e 5, all'articolo 11, agli articoli da 16 a 20, nonché all'allegato II, punto 5.2 e all'allegato IV al più tardi entro il [due anni dalla data fissata dall'articolo 19]. Essi comunicano immediatamente alla

commissione il testo di tali disposizioni, nonché una tavola di concordanza tra tali disposizioni e la presente direttiva.

2. Essi applicano tali disposizioni a partire dal [due anni dalla data fissata dall'articolo 17, paragrafo 1].
3. Allorché gli Stati membri le adottano, tali disposizioni contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate del riferimento all'atto della loro pubblicazione ufficiale. Esse contengono inoltre una menzione che precisa che i riferimenti fatti, nelle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative in vigore, alle direttive abrogate dalla presente direttiva si intendono fatte alla presente direttiva. Le modalità di tale riferimento e la formulazione di tale menzione sono stabilite dagli Stati membri.
4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

↓ 91/439/CEE art. 13 (adattato)

Articolo 18

⊗ Abrogazione ⊗

La direttiva ~~80/1263/CEE~~ ⊗ 91/439/CEE ⊗, ⊗ modificata dalle direttive di cui all'allegato V, parte A, ⊗ è abrogata ~~a decorrere dal 1° luglio 1996~~ ⊗ con effetto dal [due anni dalla data fissata dall'articolo 17, paragrafo 1], fatti salvi gli obblighi degli Stati membri per quanto concerne i termini di attuazione in diritto nazionale di cui all'allegato V, parte B ⊗.



I riferimenti alla direttiva abrogata s'intendono fatti alla presente direttiva e devono essere letti in base alla tavola di concordanza di cui all'allegato VI.

Articolo 19

Entrata in vigore

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

L'articolo 1, paragrafo 1, l'articolo 2, l'articolo 3, paragrafo 1, l'articolo 4, paragrafo 4, l'articolo 5, l'articolo 6, paragrafo 1, paragrafo 2, lettere a) e b, e paragrafi 3 e 4, l'articolo 8, paragrafo 4, l'articolo 9, l'articolo 10, gli articoli da 12 a 15 e gli allegati I, II e III sono applicabili a decorrere dal [due anni dalla data fissata dall'articolo 19].

Articolo 20

✠ *Destinatari* ✠

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il [...]

Per il Parlamento europeo

Il Presidente

[...]

Per il Consiglio

il Presidente

[...]

↓ 91/439/CEE (adattato)

ALLEGATO I

DISPOSIZIONI RELATIVE AL MODELLO COMUNITARIO DELLA PATENTE DI GUIDA

~~1. Il colore della patente comunitaria è rosa e le sue dimensioni, tutto compreso, sono le seguenti:~~

- ~~– altezza 106 mm~~
- ~~– larghezza 222 mm~~

~~2. La patente si compone di 6 pagine:~~

~~pagina 1: contiene:~~

- ~~– la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente di guida;~~
- ~~– la menzione dello Stato membro che rilascia la patente (facoltativa);~~

↓ Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia art. 29 e allegato I, pag. 166 (adattato)

~~la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente, come indicato in appresso:~~

B	.	Belgio
DK	.	Danimarca
D	.	Germania
GR	.	Grecia
E	.	Spagna
F	.	Francia
IRL	.	Irlanda
I	.	Italia
L	.	Lussemburgo
NL	.	Paesi Bassi

A	.	Austria
P	.	Portogallo
FIN	.	Finlandia
S	.	Svezia
UK	.	Regno Unito

↓ 2000/56/CE art. 1, punto 1 e allegato I (adattato)

~~la dicitura “patente di guida”, stampata in grassetto nella(e) lingua(e) dello Stato membro che rilascia la patente. Essa è apposta in caratteri piccoli, dopo adeguato spazio, nelle altre lingue delle Comunità europee;~~

~~la dicitura “modello delle Comunità europee”, stampata nella(e) lingua(e) dello Stato membro che rilascia la patente.~~

~~pagina 2: contiene:~~

~~1. cognome del titolare~~

~~2. nome del titolare~~

~~3. data e luogo di nascita del titolare~~

~~4. designazione dell'autorità competente che rilascia la patente (nonché luogo e data di rilascio e timbro dell'autorità)~~

~~5. numero della patente~~

~~6. fotografia del titolare~~

~~7. firma del titolare~~

~~8. residenza, domicilio o indirizzo postale (menzione facoltativa)~~

~~pagine 3 e 4:~~

~~contengono le (sotto)categorie di autoveicoli, la data di rilascio della (sotto)categoria, il periodo di validità, il timbro dell'autorità (bolle, ecc.), le eventuali indicazioni aggiuntive o restrittive sotto forma codificata rispetto a ciascuna (sotto)categoria in questione.~~

~~Le sottocategorie non previste nella legislazione nazionale di uno Stato membro possono non essere menzionate sulla patente di guida rilasciata da tale Stato membro.~~

I codici utilizzati a pagina 4 saranno stabiliti come segue:

codici da 01 a 99

codici comunitari armonizzati

CONDUCENTE (motivi medici)

01. Correzione della vista e/o protezione degli occhi

01.01 Occhiali

01.02 Lenti a contatto

01.03 Occhiali protettivi

01.04 Lente opaca

01.05 Occlusore oculare

01.06 Occhiali o lenti a contatto

02. Apparecchi acustici/aiuto alla comunicazione

02.01 Apparecchi acustici monoauricolari

02.02 Apparecchi acustici binauricolari

03. Protesi/ortosi per gli arti

03.01 Protesi/ortosi per gli arti superiori

03.02 Protesi/ortosi per gli arti inferiori

05. Limitazioni nella guida (il codice deve essere indicato in dettaglio, guida soggetta a limitazioni per motivi medici)

05.01 Guida in orario diurno (ad esempio: da un'ora prima dell'alba ad un'ora dopo il tramonto)

05.02 Guida entro un raggio di... km dal luogo di residenza del titolare o solo nell'ambito della città/regione...

05.03 Guida senza passeggeri

05.04 Velocità di guida limitata a... km/h

05.05 Guida autorizzata solo se accompagnato da titolare di patente

05.06 Guida senza rimorchio

05.07 Guida non autorizzata in autostrada

05.08 Niente alcool

MODIFICHE DEL VEICOLO

10. Cambio di velocità modificato

10.01 Cambio manuale

10.02 Cambio automatico

10.03 Cambio elettronico

10.04 Leva del cambio adattata

10.05 Senza cambio marce secondario

15. Frizione modificata

15.01 Pedale della frizione adattato

15.02 Frizione manuale

15.03 Frizione automatica

15.04 Pedale della frizione con protezione/pieghevole/sfilabile

20. Dispositivi di frenatura modificati

20.01 Pedale del freno modificato

~~20.02 Pedale del freno allargato~~

~~20.03 Pedale del freno adattato per essere usato col piede sinistro~~

~~20.04 Pedale del freno ad asola~~

~~20.05 Pedale del freno basculante~~

~~20.06 Freno di servizio manuale (adattato)~~

~~20.07 Pressione massima sul freno di servizio rinforzato~~

~~20.08 Pressione massima sul freno di emergenza integrato nel freno di emergenza~~

~~20.09 Freno di stazionamento modificato~~

~~20.10 Freno di stazionamento a comando elettrico~~

~~20.11 Freno di stazionamento a pedale (adattato)~~

~~20.12 Pedale del freno con protezione/pieghevole/sfilabile~~

~~20.13 Freno a ginocchio~~

~~20.14 Freno di servizio a comando elettrico~~

~~25. Dispositivi di accelerazione modificati~~

~~25.01 Pedale dell'acceleratore modificato~~

~~25.02 Acceleratore ad asola~~

~~25.03 Pedale dell'acceleratore basculante~~

~~25.04 Acceleratore manuale~~

~~25.05 Acceleratore a ginocchio~~

~~25.06 Acceleratore assistito (elettronico, pneumatico, ecc.)~~

~~25.07 Pedale dell'acceleratore a sinistra di quello del freno~~

~~25.08 Pedale dell'acceleratore sul lato sinistro~~

~~25.09 Pedale dell'acceleratore con protezione/pieghevole/sfilabile~~

~~30. Dispositivi combinati di frenatura e di accelerazione~~

~~30.01 Pedali paralleli~~

~~30.02 Pedali sullo stesso livello (o quasi)~~

~~30.03 Acceleratore e freno a slitta~~

~~30.04 Acceleratore e freno a slitta per otrosi~~

~~30.05 Pedali dell'acceleratore e del freno pieghevoli/sfilabili~~

~~30.06 Fondo rialzato~~

~~30.07 Elemento di protezione a fianco del pedale del freno~~

~~30.08 Elemento di protezione per protesi a fianco del pedale del freno~~

~~30.09 Elemento di protezione davanti ai pedali del freno e dell'acceleratore~~

~~30.10 Sostegno per calcagno/gamba~~

~~30.11 Acceleratore e freno a comando elettrico~~

~~35.~~

~~Disposizione dei comandi modificata~~

~~(Interruttori dei fari, tergilicristalli, segnalatore acustico, indicatori di direzione, ecc.)~~

~~35.01 Comandi operabili senza compromettere le altre operazioni di guida~~

~~35.02 Comandi operabili senza togliere le mani dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)~~

~~35.03 Comandi operabili senza togliere la mano sinistra dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)~~

~~35.04 Comandi operabili senza togliere la mano destra dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)~~

~~35.05 Comandi operabili senza togliere le mani dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.) né dal sistema combinato di accelerazione e frenatura~~

~~40. Sterzo modificato~~

~~40.01 Servosterzo standard~~

~~40.02 Servosterzo rinforzato~~

~~40.03 Sterzo con sistema di sicurezza~~

~~40.04 Piantone del volante prolungato~~

~~40.05 Volante adattato (a sezione allargata o rinforzata, di diametro ridotto, ecc.)~~

~~40.06 Volante inclinabile~~

~~40.07 Volante verticale~~

~~40.08 Volante orizzontale~~

~~40.09 Sterzo controllato tramite piede~~

~~40.10 Sterzo alternativo adattato (a leva, ecc.)~~

~~40.11 Volante con impugnatura a manovella~~

~~40.12 Volante dotato di ortosi della mano~~

~~40.13 Con ortosi collegata al tendine~~

~~42. Retrovisore/i modificato/i~~

~~42.01 Specchietto retrovisore laterale esterno (sinistro o) destro~~

~~42.02 Specchietto retrovisore esterno posto sul parafrangente~~

~~42.03 Specchietto retrovisore interno aggiuntivo per controllare il traffico~~

~~42.04 Specchietto retrovisore interno panoramico~~

~~42.05 Specchietto retrovisore per ovviare al punto cieco del retrovisore~~

~~42.06 Specchietto/i retrovisore/i esterno/i a comando elettrico~~

~~43. Sedile conducente modificato~~

~~43.01 Sedile conducente ad altezza adeguata ed alla normale distanza dal volante e dai pedali~~

~~43.02 Sedile conducente adattato alla forma del corpo~~

~~43.03 Sedile conducente con supporto laterale che stabilizza la posizione da seduto~~

~~43.04 Sedile conducente dotato di braccioli~~

~~43.05 Sedile del conducente con scorrimento prolungato~~

~~43.06 Cinture di sicurezza modificate~~

~~43.07 Cinture di sicurezza a quattro punti~~

~~44. Modifiche ai motocicli (il codice deve essere indicato in dettaglio)~~

~~44.01 Impianto frenante su una sola leva~~

~~44.02 Freno manuale (adattato), ruota anteriore~~

~~44.03 Freno a pedale (adattato), ruota posteriore~~

~~44.04 Leva dell'acceleratore~~

~~44.05 Cambio e frizione manuale (adattati)~~

~~44.06 Specchietto/i retrovisore/i (adattato/i)~~

~~44.07 Comandi (adattati) (indicatori di direzione, stop, ecc.)~~

~~44.08 Altezza della sella tale da permettere al conducente, da seduto, di raggiungere il suolo con ambedue i piedi contemporaneamente~~

~~45. Solo per motocicli con sidecar~~

~~50. Limitato ad uno specifico veicolo/numero di telaio (codice identificativo del veicolo)~~

~~51. Limitato ad uno specifico veicolo/targa (numero di registrazione del veicolo)~~

QUESTIONI AMMINISTRATIVE

~~70. Sostituzione della patente n... rilasciata da... (sigla UE/sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio: 70.0123456789.NL)~~

~~71. Duplicato della patente n... (sigla UE/sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio: 71.987654321.HR)~~

~~72. Limitata ai veicoli della categoria A con cilindrata non superiore a 125cc e potenza non superiore a 11kW (A1)~~

~~73. Limitata ai veicoli della categoria B del tipo veicoli a motore a tre o quattro ruote (B1)~~

~~74. Limitata ai veicoli della categoria C con massa limite non superiore a 7 500 kg (C1)~~

~~75. Limitata ai veicoli della categoria D con non più di 16 posti a sedere, escluso quello del conducente (D1)~~

~~76. Limitata ai veicoli della categoria C con massa limite non superiore a 7 500 kg (C1) con rimorchio di massa limite non superiore a 750 kg, sempre che la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 000 kg e che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainato (C1 + E)~~

~~77. Limitata a veicoli di categoria D con non più di 16 posti a sedere, escluso quello del conducente (D1) con rimorchio di massa limite non superiore a 750 kg, sempre che a) la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 000 kg, che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainato e che b) il rimorchio non sia impiegato per il trasporto di persone (D1 + E)~~

~~78. Limitata a veicoli con cambio automatico~~

~~(Direttiva 91/439/CEE, allegato II, punto 8.1.1, secondo capoverso)~~

~~79. (...) Limitata a veicoli conformi a quanto specificato fra parentesi, in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva~~

~~90.01: a sinistra~~

~~90.02: a destra~~

~~90.03: sinistra~~

~~90.04: destra~~

~~90.05: mano~~

~~90.06: piede~~

~~90.07: utilizzabile~~

↓ 2003/59/CE art. 10, paragrafo 2
(adattato)

~~95. Conducente titolare di CAP in regola con l'obbligo di idoneità professionale di cui all'articolo 3 fino a ... (ad esempio: 95.01.01.2012)~~

↓ 96/47/CE (adattato)

—	Codici 100 e oltre	iii.	codici nazionali validi unicamente per circolare nel territorio dello Stato che ha rilasciato la patente.
--------------	-------------------------------	-----------------	--

~~La data del primo rilascio di ciascuna categoria deve essere ritrascritta a pagina 3 all'atto di qualsiasi sostituzione o scambio successivo.~~

~~pagina 5:~~

~~questa pagina può contenere qualsiasi informazione, come ad esempio:~~

- ~~– gli eventuali periodi di decadenza del diritto di guidare,~~
- ~~– le infrazioni gravi commesse nel territorio dello Stato di residenza normale e prese in considerazione nell'ambito del sistema di controllo del conducente vigente in tale Stato.~~

~~pagina 6: contiene:~~

- ~~– le convalide limitate al territorio dello Stato che le ha accordate per equivalenza o per categorie di autoveicoli non comprese nella presente direttiva (nonché le date di rilascio e di validità, ecc.);~~
- ~~– gli spazi riservati all'iscrizione (facoltativa) dei cambiamenti di residenza del titolare.~~

~~3. Le scritte che figurano sulle pagine diverse da pagina 1 sono redatte nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente.~~

↓ Atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia art. 29 e allegato I, pag. 166 (adattato)

~~Lo Stato membro che desidera redigere tali scritte in una lingua nazionale diversa dalle lingue seguenti (danese, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, olandese, portoghese, spagnolo, svedese, tedesco), redigerà una versione bilingue della patente utilizzando una delle suddette lingue, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.~~

↓ 91/439/CEE (adattato)

~~4. Allorché il titolare di una patente di guida rilasciata da uno Stato membro ha preso la sua residenza normale in un altro Stato membro, quest'ultimo può indicare:~~

- ~~– nella pagina 6, il (i) cambiamento(i) di residenza~~

~~– nella pagina 5, le indicazioni indispensabili alla gestione della patente, come ad esempio le infrazioni gravi commesse nel suo territorio~~

~~sempre che iscriva questo tipo di indicazioni anche nella patente che rilascia e disponga, a tal fine, dello spazio necessario.~~

~~In deroga al punto 2, le patenti di guida rilasciate dal Regno Unito potranno non contenere la fotografia del titolare per un periodo massimo di 10 anni dopo l'adozione della presente direttiva.~~

MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

CATEGORIE DE VEHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE EN CIRCULATION NATIONALE

CAT	DU	AU	MENTIONS	/TIMBRE

CHANGEMENT DE RESIDENCE

ÉTAT MEMBRE

PERMIS DE CONDUIRE

Permisso de Condución
 Kärtekort
 Führerschein
 Ajkirta oáimymas
 Driving Licence
 Cealónas Thomána
 Patente di guida
 Rjbeerjja
 Carta de Conducção

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

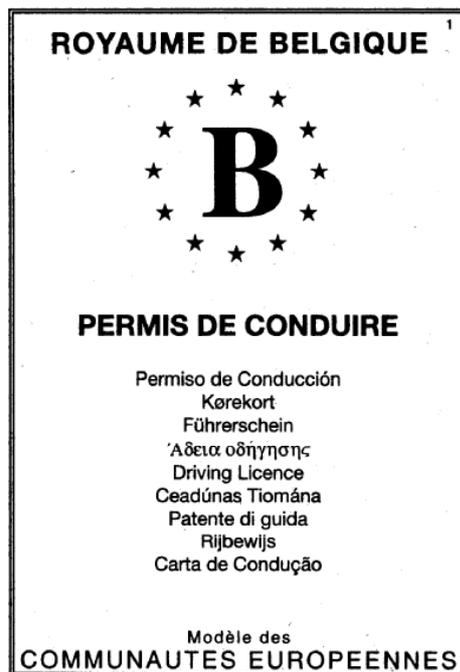
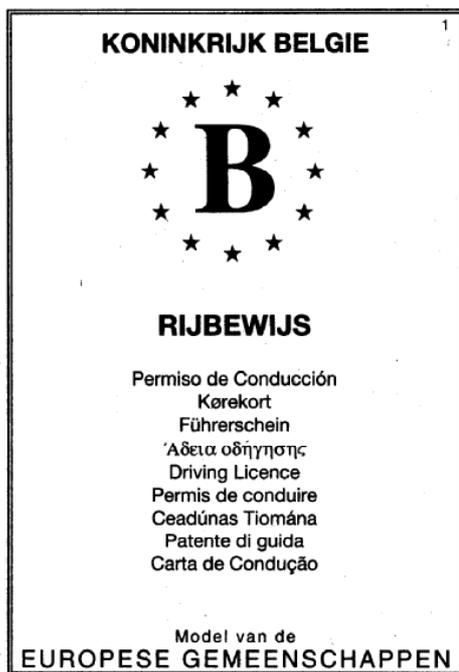
106 mm

222 mm

~~ESEMPIO DI PATENTE DI GUIDA SECONDO IL MODELLO COMUNITARIO:~~

~~PATENTE BELGA~~

~~(A titolo indicativo)~~



↓ 96/47/CE art. 1, punto 3 (adattato)
--

ALLEGATO I bis

DISPOSIZIONI RELATIVE AL MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

~~(Modello alternativo al modello dell'allegato I)~~

↓ 96/47/CE art. 1, punto 3 (adattato)
--

1. Le caratteristiche fisiche della scheda del modello comunitario di patente di guida sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

I metodi per la verifica delle caratteristiche delle patenti di guida, destinati a garantire la loro conformità alle norme internazionali, sono conformi alla norma ISO 10373.

2. La patente si compone di due facciate:

La pagina 1 contiene:

- a) la dicitura “patente di guida” stampata in grassetto nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente;
- b) la menzione (facoltativa) del nome dello Stato membro che rilascia la patente;
- c) la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la patente, stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle; le sigle distintive sono le seguenti:

B	:	Belgio
DK	:	Danimarca
D	:	Germania
GR	:	Grecia
E	:	Spagna
F	:	Francia
IRL	:	Irlanda
I	:	Italia
L	:	Lussemburgo

NL	:	Paesi Bassi
A	:	Austria
P	:	Portogallo
FIN	:	Finlandia
S	:	Svezia
UK	:	Regno Unito

d) le informazioni specifiche relative alla patente rilasciata, numerate come segue:

- 1) cognome del titolare;
- 2) nome del titolare;
- 3) data e luogo di nascita del titolare;
- 4)
 - a) data di rilascio della patente;
 - b) data di scadenza della validità amministrativa della patente oppure un trattino qualora la durata del documento sia illimitata;
 - c) designazione dell'autorità competente che rilascia la patente (può essere stampata nella seconda pagina);
 - d) numero diverso da quello di cui al punto 5, utile per la gestione della patente (menzione facoltativa);
- 5) numero della patente;
- 6) fotografia del titolare;
- 7) firma del titolare;
- 8) residenza, domicilio o indirizzo postale (menzione facoltativa);
- 9) le categorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono stampate in un tipo di carattere diverso da quello delle categorie armonizzate);

e) la dicitura “modello delle Comunità europee” nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente e la dicitura “patente di guida” nelle altre lingue della Comunità, stampate in rosa in modo da costituire lo sfondo della patente:

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence
Ajokortti
Permis de conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida
Rijbewijs
Carta de Condução
Körkort;

- f) colori di riferimento:
- blu: Pantone Reflex Blue,
 - giallo: Pantone Yellow.

La pagina 2 contiene:

- a) 9) le categorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono stampate in un tipo di carattere diverso da quello delle categorie armonizzate);
- 10) la data del primo rilascio per ciascuna categoria (questa data deve essere ritrascritta sulla nuova patente ad ogni ulteriore sostituzione o cambio);
- 11) la data di scadenza della validità per ciascuna categoria;
- 12) le eventuali indicazioni supplementari o restrittive, in forma codificata, a fronte di ciascuna categoria interessata.

↓ 2000/56/CE art. 1, punto 1 e allegato I

I codici sono stabiliti nel modo seguente:

- Codici da 01 a 99: codici comunitari armonizzati

CONDUCENTE (motivi medici)

01. Correzione della vista e/o protezione degli occhi
- 01.01 Occhiali
 - 01.02 Lenti a contatto
 - 01.03 Occhiali protettivi
 - 01.04 Lente opaca

- 01.05 Occlusore oculare
- 01.06 Occhiali o lenti a contatto
- 02. Apparecchi acustici/aiuto alla comunicazione
 - 02.01 Apparecchi acustici monoauricolari
 - 02.02 Apparecchi acustici binauricolari
- 03. Protesi/ortosi per gli arti
 - 03.01 Protesi/ortosi per gli arti superiori
 - 03.02 Protesi/ortosi per gli arti inferiori
- 05. Limitazioni nella guida (il codice deve essere indicato in dettaglio, guida soggetta a limitazioni per motivi medici)
 - 05.01 Guida in orario diurno (ad esempio: da un'ora prima dell'alba ad un'ora dopo il tramonto)
 - 05.02 Guida entro un raggio di... km dal luogo di residenza del titolare o solo nell'ambito della città/regione...
 - 05.03 Guida senza passeggeri
 - 05.04 Velocità di guida limitata a... km/h
 - 05.05 Guida autorizzata solo se accompagnato da titolare di patente
 - 05.06 Guida senza rimorchio
 - 05.07 Guida non autorizzata in autostrada
 - 05.08 Niente alcool

MODIFICHE DEL VEICOLO

- 10. Cambio di velocità modificato
 - 10.01 Cambio manuale
 - 10.02 Cambio automatico
 - 10.03 Cambio elettronico
 - 10.04 Leva del cambio adattata
 - 10.05 Senza cambio marce secondario

- 15. Frizione modificata
 - 15.01 Pedale della frizione adattato
 - 15.02 Frizione manuale
 - 15.03 Frizione automatica
 - 15.04 Pedale della frizione con protezione/pieghevole/sfilabile

- 20. Dispositivi di frenatura modificati
 - 20.01 Pedale del freno modificato
 - 20.02 Pedale del freno allargato
 - 20.03 Pedale del freno adattato per essere usato col piede sinistro
 - 20.04 Pedale del freno ad asola
 - 20.05 Pedale del freno basculante
 - 20.06 Freno di servizio manuale (adattato)
 - 20.07 Pressione massima sul freno di servizio rinforzato
 - 20.08 Pressione massima sul freno di emergenza integrato nel freno di emergenza
 - 20.09 Freno di stazionamento modificato
 - 20.10 Freno di stazionamento a comando elettrico
 - 20.11 Freno di stazionamento a pedale (adattato)
 - 20.12 Pedale del freno con protezione/pieghevole/sfilabile
 - 20.13 Freno a ginocchio
 - 20.14 Freno di servizio a comando elettrico

- 25. Dispositivi di accelerazione modificati
 - 25.01 Pedale dell'acceleratore modificato
 - 25.02 Acceleratore ad asola
 - 25.03 Pedale dell'acceleratore basculante
 - 25.04 Acceleratore manuale
 - 25.05 Acceleratore a ginocchio

- 25.06 Acceleratore assistito (elettronico, pneumatico, ecc.)
- 25.07 Pedale dell'acceleratore a sinistra di quello del freno
- 25.08 Pedale dell'acceleratore sul lato sinistro
- 25.09 Pedale dell'acceleratore con protezione/pieghevole/sfilabile
- 30. Dispositivi combinati di frenatura e di accelerazione
 - 30.01 Pedali paralleli
 - 30.02 Pedali sullo stesso livello (o quasi)
 - 30.03 Acceleratore e freno a slitta
 - 30.04 Acceleratore e freno a slitta per otrosi
 - 30.05 Pedali dell'acceleratore e del freno pieghevoli/sfilabili
 - 30.06 Fondo rialzato
 - 30.07 Elemento di protezione a fianco del pedale del freno
 - 30.08 Elemento di protezione per protesi a fianco del pedale del freno
 - 30.09 Elemento di protezione davanti ai pedali del freno e dell'acceleratore
 - 30.10 Sostegno per calcagno/gamba
 - 30.11 Acceleratore e freno a comando elettrico
- 35. Disposizione dei comandi modificata
(Interruttori dei fari, tergicristalli, segnalatore acustico, indicatori di direzione, ecc.)
 - 35.01 Comandi operabili senza compromettere le altre operazioni di guida
 - 35.02 Comandi operabili senza togliere le mani dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)
 - 35.03 Comandi operabili senza togliere la mano sinistra dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)
 - 35.04 Comandi operabili senza togliere la mano destra dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.)

- 35.05 Comandi operabili senza togliere le mani dal volante o dai suoi accessori (manopola, forcella, ecc.) né dal sistema combinato di accelerazione e frenatura
- 40. Sterzo modificato
 - 40.01 Servosterzo standard
 - 40.02 Servosterzo rinforzato
 - 40.03 Sterzo con sistema di sicurezza
 - 40.04 Piantone del volante prolungato
 - 40.05 Volante adattato (a sezione allargata o rinforzata, di diametro ridotto, ecc.)
 - 40.06 Volante inclinabile
 - 40.07 Volante verticale
 - 40.08 Volante orizzontale
 - 40.09 Sterzo controllato tramite piede
 - 40.10 Sterzo alternativo adattato (a leva, ecc.)
 - 40.11 Volante con impugnatura a manovella
 - 40.12 Volante dotato di ortosi della mano
 - 40.13 Con ortosi collegata al tendine
- 42. Retrovisore/i modificato/i
 - 42.01 Specchietto retrovisore laterale esterno (sinistro o) destro
 - 42.02 Specchietto retrovisore esterno posto sul parafrango
 - 42.03 Specchietto retrovisore interno aggiuntivo per controllare il traffico
 - 42.04 Specchietto retrovisore interno panoramico
 - 42.05 Specchietto retrovisore per ovviare al punto cieco del retrovisore
 - 42.06 Specchietto/i retrovisore/i esterno/i a comando elettrico
- 43. Sedile conducente modificato
 - 43.01 Sedile conducente ad altezza adeguata ed alla

- normale distanza dal volante e dai pedali
- 43.02 Sedile conducente adattato alla forma del corpo
 - 43.03 Sedile conducente con supporto laterale che stabilizza la posizione da seduto
 - 43.04 Sedile conducente dotato di braccioli
 - 43.05 Sedile del conducente con scorrimento prolungato
 - 43.06 Cinture di sicurezza modificate
 - 43.07 Cinture di sicurezza a quattro punti
44. Modifiche ai motocicli (il codice deve essere indicato in dettaglio)
- 44.01 Impianto frenante su una sola leva
 - 44.02 Freno manuale (adattato), ruota anteriore
 - 44.03 Freno a pedale (adattato), ruota posteriore
 - 44.04 Leva dell'acceleratore
 - 44.05 Cambio e frizione manuale (adattati)
 - 44.06 Specchietto/i retrovisore/i (adattato/i)
 - 44.07 Comandi (adattati) (indicatori di direzione, stop, ecc.)
 - 44.08 Altezza della sella tale da permettere al conducente, da seduto, di raggiungere il suolo con ambedue i piedi contemporaneamente
45. Solo per motocicli con sidecar
50. Limitato ad uno specifico veicolo/numero di telaio (codice identificativo del veicolo)
51. Limitato ad uno specifico veicolo/targa (numero di registrazione del veicolo)

QUESTIONI AMMINISTRATIVE

- 70. Sostituzione della patente n.... rilasciata da... (sigla UE/sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio: 70.0123456789.NL)
- 71. Duplicato della patente n.... (sigla UE/sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio: 71.987654321.HR)

72. Limitata ai veicoli della categoria A con cilindrata non superiore a 125 cc e potenza non superiore a 11 kW (A1)
73. Limitata ai veicoli della categoria B del tipo veicoli a motore a tre o quattro ruote (B1)
74. Limitata ai veicoli della categoria C con massa limite non superiore a 7 500 kg (C1)
75. Limitata ai veicoli della categoria D con non più di 16 posti a sedere, oltre a quello del conducente (D1)
76. Limitata ai veicoli della categoria C con massa limite non superiore a 7 500 kg (C1) con rimorchio di massa limite non superiore a 750 kg, sempre che la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 000 kg e che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainate (C1 + E)
77. Limitata a veicoli di categoria D con non più di 16 posti a sedere, oltre a quello del conducente (D1) con rimorchio di massa limite non superiore a 750 kg, sempre che a) la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 000 kg, che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainate e che b) il rimorchio non sia impiegato per il trasporto di persone (D1 + E).
78. Limitata a veicoli con cambio automatico

(Direttiva 91/439/CEE, allegato II, punto 8.1.1, secondo capoverso)

79. (...) Limitata a veicoli conformi a quanto specificato fra parentesi, in applicazione dell'articolo 10, paragrafo 1, della direttiva
 - 90.01: a sinistra
 - 90.02: a destra
 - 90.03: sinistra
 - 90.04: destra
 - 90.05: mano
 - 90.06: piede
 - 90.07: utilizzabile.

↓ 2003/59/CE art. 10, paragrafo 2
(adattato)

95. Conducente titolare di CAP in regola con l'obbligo di idoneità professionale di cui ~~all'articolo 3~~ alla direttiva 2003/59/CE fino a ... (ad esempio: 95. 01.01.2012).

↓ 96/47/CE (adattato)

- codici 100 e superiori: Codici nazionali, validi unicamente per la circolazione sul territorio dello Stato membro che ha rilasciato la patente.

Se un codice si applica a tutte le categorie per le quali è rilasciata la patente, può essere stampato nello spazio sotto le colonne 9, 10 e 11;

- 13) uno spazio riservato per l'eventuale iscrizione da parte dello Stato membro ospitante, nel quadro dell'applicazione del punto 3, lettera a) del presente allegato, delle indicazioni indispensabili alla gestione della patente;
- 14) uno spazio riservato per l'eventuale iscrizione da parte dello Stato membro che rilascia la patente delle indicazioni indispensabili alla gestione della stessa o relative alla sicurezza stradale (menzione facoltativa). Qualora la menzione rientrasse in una rubrica definita nel presente allegato, dovrà essere preceduta dal numero della rubrica corrispondente.

Previo consenso scritto specifico del titolare, possono essere riportate in questo spazio anche menzioni non connesse alla gestione della patente di guida o alla sicurezza stradale; l'aggiunta di tali menzioni non condiziona assolutamente l'uso del modello come patente di guida.

- b) Una spiegazione delle rubriche numerate che si trovano sulle pagine 1 e 2 della patente (almeno delle rubriche 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5, 10, 11 e 12).

Lo Stato membro che desidera redigere tali rubriche in una lingua nazionale diversa da una delle lingue seguenti: danese, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, olandese, portoghese, spagnolo, svedese e tedesco, redige una versione bilingue della patente usando una delle lingue succitate, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

- c) Sul modello comunitario di patente di guida deve essere riservato uno spazio per potervi eventualmente inserire un microprocessore o un altro dispositivo informatizzato equivalente.

3. Disposizioni particolari

- a) Allorché il titolare di una patente di guida rilasciata da uno Stato membro in conformità del presente allegato ha preso la sua residenza normale in un altro Stato membro, quest'ultimo può indicare nella patente le menzioni indispensabili alla gestione della stessa, sempre che iscriva questo tipo di

indicazioni anche nelle patenti che rilascia e disponga, a tal fine, dello spazio necessario.

- b) Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono aggiungere colori o marcature come il codice a barre, simboli nazionali e elementi di sicurezza, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

Nel quadro del reciproco riconoscimento delle patenti, il codice a barre non può contenere informazioni diverse da quelle che già figurano in modo leggibile sulla patente o che sono indispensabili per la procedura di rilascio della stessa.

MODELLO COMUNITARIO DI PATENTE DI GUIDA

Pagina 1

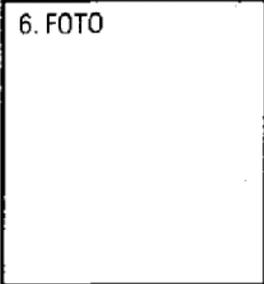
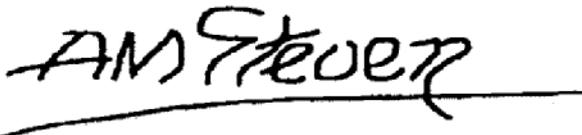
	PATENTE DI GUIDA	STATO MEMBRO
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">6. FOTOGRAFIA</div> <div style="border: 1px solid black; height: 100px; width: 100%;"></div>	1. 2. 3. 4a. 4c. 4b. (4d.) 5. 7. (8.)	
9.		

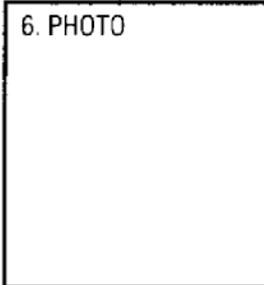
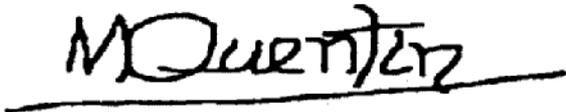
Pagina 2

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">13.</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">(14.)</div>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 15%;"></th> <th style="width: 15%;">9.</th> <th style="width: 15%;">10.</th> <th style="width: 15%;">11.</th> <th style="width: 15%;">12.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>A</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>B</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>BE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>C1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>CE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>D1E</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>DE</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		9.	10.	11.	12.	A1					A					B1					B					C1					C					D1					D					BE					C1E					CE					D1E					DE				
	9.	10.	11.	12.																																																																			
A1																																																																							
A																																																																							
B1																																																																							
B																																																																							
C1																																																																							
C																																																																							
D1																																																																							
D																																																																							
BE																																																																							
C1E																																																																							
CE																																																																							
D1E																																																																							
DE																																																																							
1. Cognome 2. Nome 3. Data e luogo di nascita 4a. Rilasciata il 4b. Validità 4c. Rilasciata da 5. Patente n. 8. Indirizzo 9. Categoria 10. Categoria rilasciata il 11. Categoria valida fino al 12. Restrizione																																																																							

ESEMPIO DI PATENTE DI GUIDA SECONDO IL MODELLO

Patente belga (a titolo indicativo)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
<p>6. FOTO</p> 	1. Steven	
	2. Anne-Marie M.E.	
	3. 01.04.73 D-53170 Bonn	
	4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent	
	4b. 30.06.06	
	5. DA 003 360	
	7.	
	9.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE	
<p>6. PHOTO</p> 	1. Quentin	
	2. Maria N.E.	
	3. 01.04.73 B-7000 Mons	
	4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle	
	4b. 30.06.06	
	5. DA 003 361	
	7.	
	9.	<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B

ALLEGATO II

I. REQUISITI MINIMI PER L'ESAME DI IDONEITÀ ALLA GUIDA

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per la verifica delle cognizioni, delle capacità e dei comportamenti necessari per la guida di un autoveicolo, adottando a tal fine le seguenti prove di controllo:

- una prova teorica, e quindi
- una prova pratica e di comportamento.

Le prove devono essere effettuate nel rispetto delle condizioni indicate di seguito.

A. PROVA TEORICA

1. Modalità

La modalità prescelta deve essere tale da permettere di verificare che il candidato possiede le conoscenze necessarie nelle materie indicate ai punti 2, 3 e 4.

Il candidato che debba sostenere l'esame relativo ad una determinata categoria può essere esonerato dal ripetere l'esame relativo alle disposizioni comuni di cui ai punti 2, 3 e 4 se ha superato la prova teorica per una categoria diversa.

2. Programma della prova teorica per tutte le categorie di veicoli

2.1. Devono essere formulate domande riguardanti tutti i punti indicati di seguito; la forma e il contenuto di tali domande sono lasciati alla discrezione degli Stati membri.

2.1.1. Le norme che regolano la circolazione stradale:

- in particolare: segnaletica stradale verticale ed orizzontale, segnalazioni, precedenza e limiti di velocità.

2.1.2. Il conducente:

- importanza di un atteggiamento vigile e di un corretto comportamento nei confronti degli altri utenti della strada,
- osservazione, valutazione e decisione, in particolare tempi di reazione, nonché cambiamenti nel comportamento al volante indotti da alcool, droghe, medicinali, stati d'animo e affaticamento.

2.1.3. La strada:

- principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza fra i veicoli, allo spazio di frenata ed alla tenuta di strada nelle diverse condizioni sia atmosferiche che della strada,

- fattori di rischio legati alle diverse condizioni della strada; in particolare il loro cambiamento in base alle condizioni atmosferiche ed al passaggio dal giorno alla notte,
 - caratteristiche dei diversi tipi di strada e relative norme di comportamento.
- 2.1.4. Gli altri utenti della strada:
- fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada e categorie di utenti particolarmente esposte quali bambini, pedoni, ciclisti e persone con mobilità ridotta,
 - rischi legati alla manovra ed alla guida di diversi tipi di veicolo e relativo campo visivo del conducente.
- 2.1.5. Norme e disposizioni di carattere generale e questioni diverse:
- formalità amministrative e documenti necessari per la circolazione dei veicoli,
 - regole generali di comportamento in caso di incidente (collocazione dei segnali di pericolo e segnalazione dell'incidente) ed eventuali misure di assistenza agli infortunati,
 - fattori di sicurezza legati al veicolo, al carico ed alle persone trasportate.
- 2.1.6. Precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo,
- 2.1.7. elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale; i candidati devono essere in grado di riconoscere i difetti più ricorrenti, con particolare riguardo a sterzo, sospensioni, freni, pneumatici, luci e indicatori di direzione, catadiottri, specchietti retrovisori, parabrezza e tergicristalli, sistema di scarico, cinture di sicurezza e dispositivi di segnalazione acustica;
- 2.1.8. sistemi di sicurezza dei veicoli, in particolare: impiego delle cinture di sicurezza, poggiatesta e dotazioni per la sicurezza dei bambini;
- 2.1.9. regole di utilizzo dei veicoli legate all'ambiente (corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, consumo ridotto di carburante, limitazione delle emissioni inquinanti, ecc.).
3. *Disposizioni specifiche per le categorie A e A1*
- 3.1. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a:
- 3.1.1. impiego di guanti, stivali, caschi ed abbigliamento protettivo di altro tipo;
- 3.1.2. percezione del motociclista da parte degli altri utenti della strada;
- 3.1.3. fattori di rischio legati ai vari tipi di strada precedentemente indicati, con particolare attenzione agli elementi potenzialmente scivolosi quali tombini, segnaletica orizzontale (ad esempio strisce e frecce) e binari;
- 3.1.4. elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale precedentemente indicati, con particolare attenzione all'interruttore di emergenza, ai livelli dell'olio ed alla catena.

4. *Disposizioni specifiche per le categorie C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E*
- 4.1. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a:
- 4.1.1. disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo ai sensi della direttiva (CEE) n. 3820/85 del Consiglio¹; impiego dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio²;
- 4.1.2. disposizioni che regolano il trasporto di cose o persone, a seconda del caso;
- 4.1.3. documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di cose o persone sia a livello nazionale che internazionale;
- 4.1.4. comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di prima assistenza;
- 4.1.5. precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote;
- 4.1.6. disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità;
- 4.1.7. limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo;
- 4.1.8. lettura delle carte stradali, pianificazione del percorso, compreso l'impiego dei sistemi di navigazione elettronici (opzionale);
- 4.1.9. fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli: controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), problemi specifici legati a particolari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti), operazioni di carico e scarico ed impiego di attrezzature di movimentazione (solo categorie C, C + E, C1, C1 + E);
- 4.1.10. responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate; comfort e sicurezza dei passeggeri; trasporto di bambini; controlli necessari prima della partenza; la prova teorica deve riguardare tutti i diversi tipi di autobus (destinati al servizio di linea ed a quello privato, autobus di dimensioni eccezionali, ecc.) (solo categorie D, D + E, D1, D1 + E).
- 4.2. Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito ai seguenti elementi aggiuntivi per le categorie C, C + E, D e D + E:
- 4.2.1. nozioni sulla costruzione ed il funzionamento dei motori a combustione interna, sui liquidi (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), sul sistema di alimentazione del carburante, su quello elettrico, su quello di accensione e su quello di trasmissione (frizione, cambio, ecc.);
- 4.2.2. lubrificazione e protezione dal gelo;

¹ GUL 370 del 31.12.1985, pag. 1.

² GUL 370 del 31.12.1985, pag. 8.

- 4.2.3. nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione dei pneumatici;
- 4.2.4. freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS;
- 4.2.5. frizione: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria (solo categorie C + E, D + E);
- 4.2.6. metodi per individuare le cause dei guasti;
- 4.2.7. manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e effettuazione delle opportune riparazioni ordinarie;
- 4.2.8. responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate (solo categorie C, C + E).

B. PROVA DI CAPACITÀ E COMPORTAMENTO

5. Il veicolo e le sue dotazioni

- 5.1. Il candidato che intende conseguire l'abilitazione alla guida di un veicolo con cambio manuale deve effettuare la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di tale tipo di cambio.

Se il candidato effettua la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di cambio automatico, tale fatto deve essere debitamente indicato sulla patente. La patente così rilasciata abilita alla guida dei soli veicoli dotati di cambio automatico.

Per "veicolo dotato di cambio automatico" si intende un veicolo nel quale il rapporto fra la velocità del motore e quella delle ruote può essere variato solo utilizzando il pedale dell'acceleratore o quello del freno.

- 5.2. I veicoli impiegati per effettuare la prova di capacità e comportamento devono soddisfare i criteri minimi indicati di seguito. Gli Stati membri sono liberi di rendere tali criteri più severi o di adottare criteri aggiuntivi.

⇩ nuovo

Categoria A1:

Motociclo di categoria A1, senza sidecar, avente una cilindrata minima di 120 cm³ e in grado di raggiungere una velocità di almeno 90 km/h

Categoria A2:

Motociclo di categoria A2, senza sidecar, avente una cilindrata minima di 375 cm³ e una potenza di almeno 25 kW

Categoria A:

Motociclo di categoria A, senza sidecar, avente una cilindrata minima di 600 cm³ e una potenza di almeno 35 kW

↓ 2000/56/CE art. 1, punto 2
(adattato)

~~Categoria A:~~

~~rilascio progressivo [prima ipotesi del primo trattino dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)]: un motociclo senza sidecar, di cilindrata non superiore a 120 cm³ e capace di sviluppare una velocità di almeno 45 km/h,~~

~~rilascio diretto [seconda ipotesi del primo trattino dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera b)]: un motociclo senza sidecar, di potenza superiore o uguale a 35 kW.~~

~~Sottocategoria A1:~~

~~un motociclo senza sidecar di cilindrata pari o superiore a 75 cm³.~~

↓ 2000/56/CE art. 1, punto 2
(adattato)

Categoria B:

un veicolo a quattro ruote di categoria B, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h.

Categoria B + E:

un veicolo adatto alla prova per la categoria B combinato ad un rimorchio con massa limite di almeno 1 000 chilogrammi, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h, tale da non far rientrare la combinazione nella categoria B; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del veicolo trainante; il cassone può anche essere leggermente meno largo del veicolo trainante, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultimo; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 chilogrammi di massa totale effettiva.

~~Sotto~~Categoria B1:

un veicolo a motore a tre o quattro ruote, capace di sviluppare una velocità di almeno 60 km/h.

Categoria C:

un veicolo di categoria C con massa limite pari o superiore a 12 000 chilogrammi, lunghezza pari o superiore a 8 metri, larghezza pari o superiore a 2,40 metri capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS, di un cambio dotato di almeno 8 rapporti per la marcia avanti, nonché dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del trattore; deve essere presentato con un minimo di 10 000 chilogrammi di massa totale effettiva.

Categoria C + E:

un autoarticolato o un veicolo adatto alla prova per la categoria C combinato ad un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 metri; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20 000 chili, la lunghezza complessiva pari o superiore ai 14 metri e la larghezza pari o superiore ai 2,40 metri, i veicoli devono essere capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS, di un cambio dotato di almeno 8 rapporti per la marcia avanti, nonché dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del trattore, presentato con un minimo di 15 000 chilogrammi di massa totale effettiva.

~~Sette~~Categoria C1:

un veicolo di ~~sette~~ categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4 000 chilogrammi, lunghezza pari o superiore a 5 metri, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del trattore.

~~Sette~~Categoria C1 + E:

un veicolo adatto alla prova per la ~~sette~~ categoria C1 combinato ad un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 chilogrammi, per una lunghezza complessiva pari o superiore ad 8 metri e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del trattore; il cassone può anche essere leggermente meno largo del veicolo trainante, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto attraverso gli specchietti retrovisori esterni di quest'ultimo; presentato con un minimo di 800 chilogrammi di massa totale effettiva.

Categoria D:

un veicolo della categoria D di lunghezza pari o superiore a 10 metri, di larghezza pari o superiore a 2,40 metri e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85.

Categoria D + E:

un veicolo adatto alla prova per la categoria D combinato ad un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 chilogrammi, di larghezza pari o superiore a 2,40 metri e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 metri, presentato con un minimo di 800 chilogrammi di massa totale effettiva.

~~Sette~~ Categoria D1:

un veicolo di ~~sette~~ categoria D1 con massa limite pari o superiore a 4 000 chilogrammi, lunghezza pari o superiore a 5 metri e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; esso deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85.

~~Sette~~ Categoria D1 + E:

un veicolo adatto alla prova per la ~~sette~~ categoria D1 combinato ad un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 chilogrammi e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 metri, presentato con un minimo di 800 chilogrammi di massa totale effettiva.

I veicoli utilizzati per le prove per le categorie B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 e D1 + E che non risultano conformi ai requisiti minimi indicati, ma utilizzati al momento di entrata in vigore della presente direttiva o in un periodo precedente, possono continuare ad essere utilizzati per ulteriori dieci anni al massimo. Gli Stati membri possono dare attuazione alle prescrizioni relative al carico dei veicoli sopraindicati nel termine di dieci anni a partire dall'entrata in vigore della presente direttiva.

6. *Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie A e A1*

6.1. Categorie A ed A1: preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale.

I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, provvedendo a:

- 6.1.1. indossare correttamente guanti, stivali, casco e abbigliamento protettivo di altro tipo;
 - 6.1.2. effettuare, a caso, un controllo della condizione di pneumatici, freni, sterzo, interruttore di emergenza (se presente), catena, livelli dell'olio, luci, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica.
- ### 6.2. Categorie A ed A1: manovre particolari, oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:
- 6.2.1. mettere il motociclo sul cavalletto e toglierlo dal cavalletto senza l'aiuto del motore, camminando a fianco del veicolo;
 - 6.2.2. parcheggiare il motociclo sul cavalletto.

- 6.2.3. Almeno due manovre da eseguire a velocità ridotta, fra cui uno slalom; ciò deve permettere di verificare l'utilizzo combinato di frizione e freno, l'equilibrio, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo, nonché la posizione dei piedi sui poggiatesta.
- 6.2.4. Almeno due manovre da eseguire ad una velocità più elevata, di cui una in seconda o terza marcia, ad una velocità di almeno 30 km/h, ed una volta ad evitare un ostacolo ad una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare la posizione sul motociclo, la direzione dello sguardo, l'equilibrio, la tecnica di virata ed la tecnica di cambio delle marce;
- 6.2.5. frenata: devono essere eseguite almeno due frenate di prova, compresa una frenata d'emergenza ad una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare il modo in cui vengono impiegati il freno anteriore e quello posteriore, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo.

Le manovre speciali di cui ai punti 6.2.3, 6.2.4 e 6.2.5 devono figurare fra quelle della prova pratica entro cinque anni dall'entrata in vigore della direttiva.

6.3. Comportamento nel traffico

I candidati devono eseguire le seguenti azioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni:

- 6.3.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria;
- 6.3.2. guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;
- 6.3.3. guida in curva;
- 6.3.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;
- 6.3.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia;
- 6.3.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;
- 6.3.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);
- 6.3.8. elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese;
- 6.3.9. rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.

7. *Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie B, B1, B + E*

- 7.1. Preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale.

I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, effettuando le operazioni seguenti:

- 7.1.1. regolazione del sedile nella corretta posizione di guida;
- 7.1.2. regolazione degli specchietti retrovisori, delle cinture di sicurezza e di altre eventuali dotazioni;
- 7.1.3. controllo della chiusura delle porte;
- 7.1.4. controllo, a caso, della condizione di pneumatici, sterzo, freni, livelli (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.), fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica;
- 7.1.5. controllo dei fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci e della cabina, metodi di carico, fissaggio del carico (solo per la categoria B + E);
- 7.1.6. controllo di frizione e freno, nonché dei collegamenti elettrici (solo per la categoria B + E).
- 7.2. Categorie B e B1: manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale.

Il candidato deve effettuare alcune delle manovre indicate di seguito (almeno due, di cui una a marcia indietro):

- 7.2.1. marcia indietro in linea retta o con svolta a destra o a sinistra, mantenendosi nella corretta corsia;
- 7.2.2. inversione del veicolo, ricorrendo sia alla marcia avanti che alla marcia indietro;
- 7.2.3. parcheggio del veicolo ed uscita dallo spazio di parcheggio (allineato, a pettine dritto o obliquo; marcia avanti o indietro; in piano o in pendenza);
- 7.2.4. frenata di precisione rispetto ad un punto di arresto predeterminato; l'esecuzione di una frenata di emergenza è opzionale.
- 7.3. Categoria B + E: manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:
 - 7.3.1. aggancio e sgancio di un rimorchio dal veicolo trainante; all'inizio della manovra il veicolo ed il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro);
 - 7.3.2. marcia indietro in curva, l'angolo della curva è lasciato alla discrezione degli Stati membri;
 - 7.3.3. parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico.
- 7.4. Comportamento nel traffico

I candidati devono eseguire le seguenti azioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni:

- 7.4.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico, uscendo da una strada secondaria;
 - 7.4.2. guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;
 - 7.4.3. guida in curva;
 - 7.4.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;
 - 7.4.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia;
 - 7.4.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;
 - 7.4.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);
 - 7.4.8. elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese;
 - 7.4.9. rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.
8. *Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E*
- 8.1. Categorie C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E: preparazione e controllo tecnico del veicolo ai fini della sicurezza stradale.
- I candidati devono dimostrare di essere in grado di prepararsi ad una guida sicura, effettuando le operazioni seguenti:
- 8.1.1. regolazione del sedile nella corretta posizione di guida;
 - 8.1.2. regolazione degli specchietti retrovisori, delle cinture di sicurezza e dell'eventuale poggiatesta;
 - 8.1.3. controllo, a caso, della condizione di pneumatici, sterzo, freni, fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica;
 - 8.1.4. controllo del servofreno e del servosterzo; controllo delle condizioni di ruote e relativi bulloni, parafranghi, parabrezza, finestrini, tergicristalli e dei livelli (olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri, ecc.); controllo ed impiego della strumentazione installata, compreso l'apparecchio di controllo di cui al regolamento (CEE) n. 3821/85;
 - 8.1.5. controllo della pressione dell'aria, del serbatoio dell'aria compressa e delle sospensioni;
 - 8.1.6. controllo dei fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico (se del caso),

chiusura della cabina (se del caso), metodi di carico, fissaggio del carico (solo per le categorie C, C + E, C1, C1 + E);

8.1.7. controllo di frizione e freno, nonché dei collegamenti elettrici (solo per le categorie C + E, C1 + E, D + E, D1 + E);

8.1.8. adozione di misure di sicurezza proprie del particolare veicolo; controllo di: struttura esterna, aperture di servizio, uscite di emergenza, cassetta di pronto soccorso, estintori ed altri dispositivi di sicurezza (solo per le categorie D, D + E, D1, D1 + E);

8.1.9. lettura di una cartina stradale (opzionale).

8.2. Categorie C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E; manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:

8.2.1. aggancio e sgancio di un rimorchio o semirimorchio dal veicolo trainante (solo per le categorie C + E, C1 + E, D + E, D1 + E); all'inizio della manovra il veicolo ed il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro);

8.2.2. marcia indietro in curva, l'angolo della curva è lasciato alla discrezione degli Stati membri;

8.2.3. parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture similari (solo per le categorie C, C + E, C1, C1 + E);

8.2.4. parcheggio in sicurezza per permettere la salita/discesa dei passeggeri (solo per le categorie D, D + E, D1, D1 + E).

8.3. Comportamento nel traffico

I candidati devono eseguire le seguenti azioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza ed adottando le opportune precauzioni:

8.3.1. partenza da fermo: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria;

8.3.2. guida su strada rettilinea; comportamento nei confronti dei veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;

8.3.3. guida in curva;

8.3.4. incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;

8.3.5. cambiamento di direzione: svolta a destra ed a sinistra; cambiamento di corsia;

8.3.6. ingresso/uscita dall'autostrada (o eventuali strade ad essa assimilabili): ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;

8.3.7. sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (se possibile); superamento di ostacoli (ad esempio vetture posteggiate); essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

8.3.8. elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese;

8.3.9. rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.

9. *Valutazione della prova di capacità e comportamento*

9.1. Per ciascuna delle situazioni di guida indicate nei paragrafi precedenti, la valutazione deve riflettere la padronanza dimostrata dal candidato nel controllare il veicolo e nell'affrontare in piena sicurezza il traffico. L'esaminatore deve sentirsi sicuro durante tutto lo svolgimento della prova. Errori di guida o comportamenti pericolosi che mettessero a repentaglio l'incolumità del veicolo, dei passeggeri o degli altri utenti della strada, indipendentemente dal fatto che l'esaminatore o l'accompagnatore abbia o meno dovuto intervenire, determinano il fallimento della prova. Spetta tuttavia all'esaminatore decidere se la prova di capacità e comportamento debba o meno essere portata a termine.

Gli esaminatori devono essere formati in modo da poter valutare correttamente la capacità dei candidati di guidare in sicurezza. L'operato degli esaminatori deve essere oggetto di supervisione da parte di un organismo a tal fine designato dagli Stati membri, per garantire che gli errori vengano valutati in modo corretto e coerente in applicazione del presente allegato.

9.2. Nel corso della prova gli esaminatori devono prestare particolare attenzione al fatto che il candidato dimostri o meno nella guida un atteggiamento prudente e senso civico. La valutazione deve tenere conto dell'immagine complessiva presentata dal candidato in merito, fra l'altro, ai seguenti elementi: stile di guida confacente e sicuro, che tenga conto delle condizioni meteorologiche e di quelle della strada, delle condizioni di traffico, degli interessi degli altri utenti della strada (in particolare i più esposti), anticipandone le mosse.

9.3. L'esaminatore valuta inoltre le capacità del candidato in merito agli aspetti seguenti:

9.3.1. controllo del veicolo, in base agli elementi seguenti: corretto impiego di cinture di sicurezza, specchietti retrovisori, poggiatesta, fari e dispositivi assimilabili, frizione, cambio, acceleratore, freno (sistema terziario compreso, se disponibile), sterzo \boxtimes ; controllo del veicolo in situazioni diverse ed a diverse velocità; tenuta di strada; massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; massa e tipi di carico \boxtimes (solo per le categorie B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D + E, D1 + E); comfort dei passeggeri (solo per le categorie D, D + E, D1, D1 + E) (nessuna accelerazione né frenata brusca, guida fluida);

9.3.2. guida attenta ai consumi ed all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni (solo per le categorie B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E);

9.3.3. osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti; visuale a lunga ed a media distanza, nonché a distanza ravvicinata;

9.3.4. precedenza: precedenza agli incroci ed ai raccordi; precedenza in situazioni diverse (ad esempio in caso di inversione, di cambiamento di corsia, di manovre speciali);

9.3.5. corretto posizionamento sulla strada: nella giusta corsia, sulle rotonde, in curva, a seconda del tipo di veicolo e delle sue caratteristiche; preposizionamento;

- 9.3.6. distanze di sicurezza: mantenimento delle distanze di sicurezza dal veicolo che precede e da quelli a fianco; mantenimento delle dovute distanze dagli altri utenti della strada;
- 9.3.7. velocità: rispetto del limite massimo di velocità, adattamento della velocità alle condizioni di traffico/climatiche, eventuale rispetto dei limiti fissati a livello nazionale; guida ad una velocità che permetta l'arresto nel tratto di strada visibile e privo di ostacoli; adattamento della velocità a quella di altri veicoli simili;
- 9.3.8. semafori, segnaletica stradale e segnalazione di condizioni particolari: corretto comportamento ai semafori; rispetto dei comandi impartiti dagli agenti del traffico; rispetto della segnaletica stradale (divieto e obbligo); rispetto della segnaletica orizzontale;
- 9.3.9. segnalazione: effettuare le necessarie segnalazioni, nei tempi e nei modi opportuni; corretto impiego degli indicatori di direzione; comportamento corretto in risposta alle segnalazioni effettuate dagli altri utenti della strada;
- 9.3.10. frenata ed arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate ed arresti adeguati alle circostanze; anticipo; utilizzo dei diversi sistemi di frenatura (solo per le categorie C, C + E, D, D + E); riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura (solo per le categorie C, C + E, D, D + E).

10. *Durata della prova*

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per consentire la valutazione della capacità e dei comportamenti di cui alla lettera B del presente allegato. La durata della prova su strada non deve in ogni caso essere inferiore a 25 minuti per le categorie A, A1, B , B1 e B + E ed a 45 minuti per tutte le altre categorie. I periodi indicati non comprendono il tempo necessario per accogliere il candidato, per predisporre il veicolo, per il controllo tecnico dello stesso ai fini della sicurezza stradale, per le manovre particolari e per comunicare il risultato della prova pratica.

11. *Luogo di prova*

La parte di prova di valutazione riservata alle manovre particolari può essere effettuata su di un apposito percorso di prova. La parte di prova volta ad esaminare il comportamento nel traffico va condotta, se possibile, su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade ed autostrade (o similare), nonché sui diversi tipi di strada urbana (zone residenziali, zone con limiti di velocità fissati a 30 e 50 km/h, strade urbane a grande scorrimento), rappresentativi delle diverse difficoltà che i futuri conducenti dovranno affrontare. La prova deve auspicabilmente essere effettuata in diverse condizioni di traffico. Tutto il periodo di prova deve essere impiegato al meglio per valutare le capacità del candidato nei diversi tipi di traffico e di strade incontrati, che dovranno essere quanto più vari possibile.

II. CONOSCENZE, CAPACITÀ E COMPORTAMENTI NECESSARI PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

Chiunque si trovi alla guida di un veicolo a motore deve in ogni momento possedere conoscenze, capacità e comportamenti descritti nei precedenti punti da 1 a 9, in modo da poter:

- riconoscere i pericoli del traffico e valutarne la gravità,
- essere in controllo del proprio veicolo, in modo da non originare situazioni pericolose e da poter reagire prontamente trovandosi invece coinvolto,
- rispettare il codice della strada ed in particolare le disposizioni volte a prevenire gli incidenti ed a mantenere il traffico scorrevole,
- individuare i principali guasti tecnici nel proprio veicolo, in particolare quelli che potrebbero avere ripercussioni sulla sicurezza, e porvi adeguato rimedio,
- tenere conto di tutti i fattori che possono influenzare il comportamento al volante (alcool, stanchezza, disturbi della vista, ecc.), rimanendo così nel pieno possesso di tutte le facoltà necessarie per garantire la sicurezza della guida,
- contribuire alla sicurezza di tutti gli utenti della strada, soprattutto dei più esposti ed indifesi, dimostrando il dovuto rispetto per il prossimo.

Gli Stati membri possono adottare misure opportune affinché i conducenti che non presentano più le conoscenze, le capacità ed i comportamenti indicati ai citati punti da 1 a 9 possano recuperare tali conoscenze e capacità, ritornando a comportarsi come si conviene ad un buon conducente.

ALLEGATO III

NORME MINIME CONCERNENTI L'IDONEITÀ FISICA E MENTALE PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

DEFINIZIONI

1. Ai fini del presente allegato, i conducenti sono classificati in due gruppi:

1.1. Gruppo 1

conducenti di veicoli delle categorie A, ⇒ A1, ⇐ B ⇒, B1 ⇐ e B + E ~~e delle sottocategorie A1 e B1~~

1.2. Gruppo 2

conducenti di veicoli delle categorie C, C + E, ⇒ C1, C1+E, ⇐ D, D + E e ~~delle sottocategorie C1, C1+E, D1 e D1 + E~~

1.3. La legislazione nazionale potrà prevedere disposizioni al fine di applicare ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B e che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (taxi, ambulanze, ecc.) le disposizioni previste nel presente allegato per i conducenti del gruppo 2.

2. Per analogia, i candidati al rilascio o al rinnovo di una patente di guida sono classificati nel gruppo cui apparterranno quando il permesso sarà rilasciato o rinnovato.

ESAMI MEDICI

3. Gruppo 1

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico se, durante l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si debbono sottoporre prima di ottenere la patente, risulta che sono colpiti da una o più delle incapacità menzionate nel presente allegato.

4. Gruppo 2

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono sottoporsi agli esami periodici ⇒ all'atto di ciascun rinnovo della patente di guida ⇐ ~~che saranno prescritti dalla legislazione nazionale.~~

5. Gli Stati membri potranno esigere, al momento del rilascio o di ogni rinnovo di una patente di guida, norme più severe di quelle menzionate nel presente allegato.

VISTA

6. Il candidato alla patente di guida dovrà sottoporsi ad esami appropriati per accertare la compatibilità della sua acutezza visiva con la guida dei veicoli a motore. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista sia adeguata, il candidato dovrà essere esaminato da una autorità medica competente. Durante questo esame, l'attenzione dovrà essere rivolta in particolare sulla acutezza visiva, sul campo visivo, sulla visione crepuscolare e sulle malattie progressive degli occhi.

Le lenti intraoculari non devono essere considerate lenti correttive ai fini del presente allegato.

Gruppo 1

- 6.1. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere una acutezza visiva binoculare, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,5 utilizzando i due occhi insieme. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se dall'esame medico risulta che il campo visivo è inferiore a 120° sul piano orizzontale salvo casi eccezionali debitamente giustificati da parere medico favorevole e da prova pratica positiva, o che l'interessato è colpito da un'altra affezione della vista tale da pregiudicare la sicurezza della guida. Qualora si scopra o si accerti una malattia degli occhi progressiva, la patente potrà essere rilasciata o rinnovata con esame periodico praticato da un'autorità medica competente.
- 6.2. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida che ha una perdita funzionale totale della vista di un occhio o che utilizza soltanto un occhio, per esempio in caso di diplopia, deve avere una acutezza visiva di almeno 0,6, se del caso con correzione ottica. L'autorità medica competente dovrà certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo abbastanza lungo perché l'interessato vi si sia adattato e che l'acutezza visiva di tale occhio è normale.

Gruppo 2

- 6.3. Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva dei due occhi, se del caso con correzione ottica, di almeno 0,8 per l'occhio più sano e di almeno 0,5 per l'occhio meno sano. Se i valori di 0,8 e 0,5 sono raggiunti con correzione ottica, l'acutezza non corretta di ogni occhio deve essere pari a 0,05, oppure la correzione dell'acutezza minima (0,8 e 0,5) deve essere ottenuta con lenti la cui potenza non può superare più o meno $4 \Rightarrow 8 \Leftarrow$ diottrie oppure con l'ausilio di lenti a contatto (visione non corretta = 0,05). La correzione deve essere ben tollerata. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata se il candidato o il conducente non ha un campo visivo binoculare normale oppure se è colpito da diplopia.

UDITO

7. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente del gruppo 2, con parere dell'autorità medica competente; l'esame medico terrà conto, segnatamente, delle possibilità di compensazione.

MINORATI DELL'APPARATO LOCOMOTORE

8. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da affezioni o anomalie del sistema locomotore, che rendano pericolosa la guida di un veicolo a motore.

Gruppo 1

- 8.1. La patente di guida con condizioni restrittive può essere rilasciata, se del caso, previo esame di un'autorità medica competente, al candidato o conducente fisicamente minorato. Il parere deve basarsi su una valutazione medica dell'affezione o dell'anomalia in questione ed eventualmente su una prova pratica; deve essere completato con l'indicazione del tipo di adattamento di cui il veicolo deve essere dotato, nonché della necessità o meno dell'uso di un apparecchio ortopedico, sempre che dalla prova di controllo delle capacità e del comportamento risulti che con tali dispositivi la guida non è pericolosa.

- 8.2. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato colpito da una affezione evolutiva con la riserva che l'interessato si sottoponga a controlli periodici per accertare se sia sempre capace di guidare il veicolo con piena sicurezza.

La patente di guida senza controllo medico regolare può essere rilasciata o rinnovata quando la minorazione si sia stabilizzata.

Gruppo 2

- 8.3. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

AFFEZIONI CARDIOVASCOLARI

9. Le affezioni che possono esporre il conducente o candidato al rilascio o al rinnovo di una patente di guida a una improvvisa mancanza del suo sistema cardiovascolare, tale da provocare una repentina alterazione delle funzioni cerebrali, costituiscono un pericolo per la sicurezza stradale.

Gruppo 1

- 9.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato colpito da gravi disturbi del ritmo cardiaco.

- 9.2. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente portatore di uno stimolatore cardiaco, con parere di un medico autorizzato e controllo medico regolare.

- 9.3. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida al candidato o conducente colpito da anomalie della tensione arteriosa sarà valutato in funzione degli altri dati dell'esame, delle eventuali complicazioni associate e del pericolo che esse possono costituire per la sicurezza della circolazione.

- 9.4. In generale, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da angina pectoris che si manifesti in stato di riposo o di emozione. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida al candidato o conducente che sia stato colpito da infarto del miocardio è subordinato a un parere di un medico autorizzato e, se necessario, a un controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 9.5. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

DIABETE MELLITO

10. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente colpito da diabete mellito, con parere di un medico autorizzato e regolare controllo medico specifico per ogni caso.

Gruppo 2

- 10.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente di questo gruppo colpito da diabete mellito che necessiti di un trattamento con insulina, salvo casi eccezionali debitamente giustificati dal parere di un medico autorizzato e con controllo medico regolare.

MALATTIE NEUROLOGICHE

11. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da un'affezione neurologica grave, salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata dal parere di un medico autorizzato.

A tal fine, i disturbi neurologici dovuti ad affezioni, ad operazioni del sistema nervoso centrale o periferico, con sintomi motori sensitivi, sensoriali, tropici, che perturbano l'equilibrio e il coordinamento, saranno considerati in funzione delle possibilità funzionali e della loro evoluzione. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida potrà in tal caso essere subordinato ad esami periodici ove sussista un rischio di aggravamento.

12. Le crisi di epilessia e le altre perturbazioni improvvise dello stato di coscienza costituiscono un pericolo grave per la sicurezza stradale allorché sopravvengono al momento della guida di un veicolo a motore.

Gruppo 1

- 12.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata, con esame effettuato da un'autorità medica competente e controllo medico regolare. Quest'ultima valuterà la natura reale dell'epilessia o gli altri disturbi della coscienza, la sua forma e la sua evoluzione clinica (per esempio, nessuna crisi da due anni), il trattamento seguito e i risultati terapeutici.

Gruppo 2

- 12.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che presenti o possa presentare crisi di epilessia o altre perturbazioni improvvise dello stato di coscienza.

TURBE PSICHICHE

Gruppo 1

- 13.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente:
- colpito da turbe psichiche gravi congenite o acquisite in seguito a malattie, traumatismi o interventi neurochirurgici;
 - colpito da ritardo mentale grave;
 - colpito da turbe del comportamento gravi della senescenza o da turbe gravi della capacità di giudizio, di comportamento e di adattamento connessi con la personalità

salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata dal parere di un medico autorizzato ed eventualmente con un controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 13.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi o pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

ALCOLE

14. Il consumo di alcole costituisce un pericolo importante per la sicurezza stradale. Tenuto conto della gravità del problema, si impone una grande vigilanza sul piano medico.

Gruppo 1

- 14.1. La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza nei confronti dell'alcole o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcole.

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che si sia trovato in stato di dipendenza nei confronti dell'alcole, al termine di un periodo constatato di astinenza e con parere di un medico autorizzato e un controllo medico regolare.

Gruppo 2

- 14.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

DROGHE E MEDICINALI

15. Abuso

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza nei confronti di sostanze psicotrope, o che, pur non essendone dipendente, ne faccia regolarmente abuso, qualunque sia la categoria di patente richiesta.

Consumo regolare

Gruppo 1

15.1. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che consumi regolarmente sostanze psicotrope, di qualsiasi forma, capaci di compromettere la sua capacità a guidare senza pericolo, nel caso in cui la quantità assorbita sia tale da avere un'influenza nefasta sulla guida. Lo stesso vale per qualsiasi altro medicinale o associazione di medicinali che abbiano influenza sull'idoneità alla guida.

Gruppo 2

15.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

AFFEZIONI RENALI

Gruppo 1

16.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che soffra di insufficienza renale grave, con parere di un medico autorizzato e a condizione che l'interessato sia sottoposto a controlli medici periodici.

Gruppo 2

16.2. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che soffra d'insufficienza renale grave irreversibile, tranne in casi eccezionali debitamente giustificati con parere di un medico autorizzato e controllo medico regolare.

DISPOSIZIONI VARIE

Gruppo 1

17.1. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che abbia subito un trapianto di organo o un innesto artificiale avente un'incidenza sull'idoneità alla guida, con parere di un medico autorizzato e, se del caso, controllo medico regolare.

Gruppo 2

17.2. L'autorità medica competente terrà in debito conto i rischi e i pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.

18. In generale, la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente colpito da una affezione non indicata nei paragrafi precedenti, che possa costituire o determinare una incapacità funzionale tale da compromettere la sicurezza stradale al momento della guida di un veicolo a motore, salvo nel caso in cui la domanda sia appoggiata dal parere di un medico autorizzato ed eventualmente con controllo medico regolare.

ALLEGATO IV
FORMAZIONE INIZIALE E CONTINUA
DEGLI ESAMINATORI DI GUIDA

1. Condizioni generali

1.1. Un esaminatore di guida per la patente di categoria B:

- a) deve essere titolare di una patente di guida di categoria B da almeno 5 anni
- b) deve avere compiuto almeno 25 anni di età
- c) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 2 e, in seguito, deve seguire annualmente la formazione continua prevista al punto 3.

1.2. Un esaminatore di guida per le patenti delle altre categorie:

- a) deve essere titolare di una patente della categoria in questione
- b) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 2 e, in seguito, deve seguire annualmente la formazione continua prevista al punto 3.
- c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; tale durata può essere ridotta a un anno, a condizione che l'esaminatore dimostri di possedere un'esperienza di guida di cinque anni nella categoria interessata

2. Contenuto della formazione iniziale degli esaminatori di guida:

2.1. Devono essere acquisite conoscenze approfondite di tutti i punti della presente direttiva e in particolare dell'allegato II. La formazione iniziale deve inoltre riguardare i seguenti aspetti:

2.1.1. Aspetti legati alla guida:

- a) comportamento nel traffico
- b) prendere in considerazione la circolazione stradale
- c) tecnica di osservazione
- d) controllo del veicolo
- e) prendere in considerazione le diverse condizioni meteorologiche e lo stato del manto stradale
- f) prendere in considerazione gli interessi degli altri utenti della strada e anticipare le situazioni
- g) guida economica e rispettosa dell'ambiente

2.1.2. Conoscenze:

- a) conoscenza approfondita del codice della strada
- b) conoscenze didattiche e pedagogiche

2.2. Ai fini della formazione iniziale, gli Stati membri impongono almeno una prova teorica e una prova pratica vertenti su ciascuna delle materie coperte dalla presente direttiva e, in particolare, sulle materie elencate in precedenza, necessarie per verificare le conoscenze, le competenze e i comportamenti necessari per essere esaminatori di guida per la patente della categoria interessata; particolare attenzione sarà rivolta alle capacità di guida di tale categoria.

Gli esaminatori di guida per la patente di categoria A sono anche esaminatori per le categorie AM, A1 e A2.

Gli esaminatori di guida per la patente di categoria C sono anche esaminatori per le categorie C1, D e D1.

Gli esaminatori di guida per la patente di categoria C+E sono anche esaminatori per le categorie C1+E, D+E, D1+E.

3. Formazione continua

La formazione continua tratta le stesse materie della formazione iniziale. La formazione teorica deve concentrarsi in particolare su aspetti quali le modifiche alla normativa, nonché le competenze didattiche e sociali. La formazione pratica deve consentire di mantenere un eccellente livello di perizia alla guida della categoria interessata e di competenza personale in tale settore. Un periodo di controllo di almeno un giorno all'anno deve fornire i dati necessari per mirare la formazione continua in funzione delle esigenze personali dell'esaminatore. La durata minima annuale della formazione continua è la seguente:

Formazione teorica (tutte le categorie):

2 giorni

Formazione pratica:

Categoria B: 1 giorno

Categoria B+E: 1 giorno

Categoria A: 3 giorni

Categoria C: 3 giorni

Categoria C+E: 3 giorni

La formazione continua per la categoria A vale anche per le categorie AM, A1 e A2.
La formazione continua per la categoria C vale anche per le categorie C1, D et D1.
La formazione continua per la categoria C+E vale anche per le categorie C1+E, D+E,
D1+E. ”



ALLEGATO V

Parte A

Direttiva abrogata con le modifiche successive (di cui all'articolo 18)

Direttiva 91/439/CEE del Consiglio ¹	GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1
Direttiva 94/72/CE del Consiglio	GU L 337 del 24.12.1994, pag. 86
Direttiva 96/47/CE del Consiglio	GU L 235 del 17.9.1996, pag. 1
Direttiva 97/26/CE del Consiglio	GU L 150 del 7.6.1997, pag. 41
Direttiva 2000/56/CE della Commissione	GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45
Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, esclusivamente l'articolo 10, paragrafo 2	GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4.

¹ La direttiva 91/439/CEE è stata inoltre modificata dal seguente atto non abrogato: atto relativo alle condizioni di adesione del Regno di Norvegia, della Repubblica d'Austria, della Repubblica di Finlandia e del Regno di Svezia (GU C 241 del 29.8.1994, pag. 21).

Parte B

Termini per il recepimento nell'ordinamento nazionale e per l'applicazione (di cui all'articolo 18)

Direttiva	Termine ultimo per il recepimento	Data di applicazione
Direttiva 91/439/CEE	1° luglio 1994	1° luglio 1996
Direttiva 94/72/CE	-	xx.xx.1995
Decisione 96/427/CE	-	16 luglio 1996
Direttiva 96/47/CE	1° luglio 1996	1° luglio 1996
Direttiva 97/26/CE	1° gennaio 1998	1° gennaio 1998
Direttiva 2000/56/CE	30 settembre 2003	30 settembre 2003, 30 settembre 2008 (allegato II, punto 6.2.5) e 30 settembre 2013 (allegato II, punto 5.2)
Direttiva 2003/59/CE	10 settembre 2006	10 settembre 2008 (trasporto di passeggeri) e 10 settembre 2009 (trasporto di merci)

ALLEGATO VI

Tavola di concordanza

Direttiva del Consiglio 91/439/CEE	Presente direttiva
Articolo 1, paragrafo 1, prima frase	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, paragrafo 1, seconda frase	-
-	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 2
Articolo 1, paragrafo 3	-
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 3, paragrafo 1
Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2, prima frase
-	Articolo 2, paragrafo 2, seconda frase
Articolo 2, paragrafo 3	-
Articolo 2, paragrafo 4	-
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva
-	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, primo trattino
-	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, terzo trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, primo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, quarto trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, sesto trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, terzo trattino	-
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, quarto trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, settimo trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, quinto trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, decimo trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, sesto trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, undicesimo trattino

Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, settimo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, quattordicesimo trattino
Articolo 3, paragrafo 1, primo comma, ottavo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, quindicesimo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	-
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, primo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, secondo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, secondo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, quinto trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, terzo trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, ottavo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, quarto trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, nono trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, quinto trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, dodicesimo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, sesto trattino, frase introduttiva	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, tredicesimo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, sesto trattino, primo sotto-trattino	Articolo 4, paragrafo 1, primo comma, tredicesimo trattino
Articolo 3, paragrafo 2, primo comma, secondo trattino, secondo sotto-trattino	Articolo 4, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 3, paragrafo 3, frase introduttiva	Articolo 4, paragrafo 2, frase introduttiva
Articolo 3, paragrafo 3, primo trattino	Articolo 4, paragrafo 2, lettera a)
-	Articolo 4, paragrafo 2, lettera b)
Articolo 3, paragrafo 3, secondo trattino, primo comma	Articolo 4, paragrafo 2, lettere c) e d)
Articolo 3, paragrafo 3, secondo trattino, secondo comma	-
Articolo 3, paragrafo 3, terzo trattino	Articolo 4, paragrafo 2, lettera e)
Articolo 3, paragrafo 3, quarto trattino	Articolo 4, paragrafo 2, lettera f)
Articolo 3, paragrafo 3, quinto trattino	Articolo 4, paragrafo 2, lettera g)
-	Articolo 4, paragrafo 3

Articolo 3, paragrafo 4	-
Articolo 3, paragrafo 5	-
Articolo 3, paragrafo 6	Articolo 4, paragrafo 4
Articolo 4	Articolo 5
Articolo 5, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 5, paragrafo 2, frase introduttiva	Articolo 6, paragrafo 2, frase introduttiva
Articolo 5, paragrafo 2, lettera a)	Articolo 6, paragrafo 2, lettera a)
Articolo 5, paragrafo 2, lettera b)	Articolo 6, paragrafo 2, lettera b)
-	Articolo 6, paragrafo 2, lettera c)
-	Articolo 6, paragrafo 2, lettera d)
Articolo 5, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 5, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 6, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 7, paragrafo 1, frase introduttiva
-	Articolo 7, paragrafo 1, lettera a), primo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a), primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a), secondo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera a), terzo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera b), primo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), terzo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera b), terzo trattino
-	Articolo 7, paragrafo 1, lettera c), primo trattino
Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), primo trattino	Articolo 7, paragrafo 1, lettera c), secondo trattino
-	Articolo 7, paragrafo 1, lettera d)
Articolo 6, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2, primo comma, prima

-	frase
-	Articolo 7, paragrafo 2, primo comma, seconda frase
Articolo 6, paragrafo 3	-
Articolo 7, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 8, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 7, paragrafo 1, lettera a)	Articolo 8, paragrafo 1, lettera a)
-	Articolo 8, paragrafo 1, lettera b)
-	Articolo 8, paragrafo 1, lettera c)
-	Articolo 8, paragrafo 1, lettera d)
Articolo 7, paragrafo 1, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 1, lettera e)
Articolo 7, paragrafo 2	-
Articolo 7, paragrafo 3	-
-	Articolo 8, paragrafo 2
-	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 8, paragrafo 5, prima frase
-	Articolo 8, paragrafo 5, seconda frase
Articolo 7 bis, paragrafo 1	-
Articolo 7 bis, paragrafo 2	Articolo 9
Articolo 7 ter	Articolo 10
-	Articolo 11
Articolo 8	Articolo 12
Articolo 9	Articolo 13
Articolo 10	Articolo 14
Articolo 11	Articolo 15
Articolo 12, paragrafo 1	-
Articolo 12, paragrafo 2	-
Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 16

-	Articolo 17
Articolo 13	Articolo 18, primo comma
-	Articolo 18, secondo comma
-	Articolo 19
Articolo 14	Articolo 20
Allegato I	-
Allegato I bis	Allegato I
Allegato II	Allegato II
Allegato III	Allegato III
-	Allegato IV
-	Allegato V
-	Allegato VI

SCHEMA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

IMPATTO DELLA PROPOSTA SULLE IMPRESE CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE (PMI)

DENOMINAZIONE DELLA PROPOSTA:

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida che abroga la direttiva 91/439/CEE

NUMERO DI RIFERIMENTO DEL DOCUMENTO:

COM (2003)...

LA PROPOSTA

1. In considerazione del principio di sussidiarietà esporre i motivi per i quali è necessaria una normativa comunitaria in questo settore, nonché gli obiettivi principali.

La Comunità ha già la competenza nel campo delle patenti di guida in base alla direttiva 91/439/CEE del Consiglio che abroga la prima direttiva sulle patenti di guida, la direttiva 80/1263/CEE. Tali emendamenti rientrano tra le competenze conferite alla Comunità in virtù dell'articolo 71, paragrafo 1, lettera c) del trattato CE. Secondo quanto disposto da tale articolo, il Parlamento europeo e il Consiglio, deliberando secondo la procedura di codecisione, stabiliscono le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti.

Gli emendamenti proposti mirano in larga misura a migliorare la sicurezza stradale quale aspetto della sicurezza dei trasporti. Gli emendamenti miglioreranno gli standard generali europei degli aspetti di sicurezza correlati al rilascio patenti per mezzo di una normativa armonizzata in materia di patenti di guida. Un grosso numero delle misure proposte mira inoltre a migliorare la libertà di movimento dei titolari di patenti che rappresentano un'ampia percentuale dei cittadini europei. Ciò rientra nel quadro dell'"agenda di Lisbona". Si deve altresì sottolineare che la giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee evidenzia gli effetti che le patenti di guida possono avere sulla libertà di movimento dei cittadini, una delle libertà fondamentali garantite dal trattato sull'Unione.

Le misure proposte miglioreranno indirettamente la sicurezza dei trasporti attraverso la più avanzata protezione antifrode del modello comunitario della patente di guida, l'introduzione facoltativa di un microchip e l'eliminazione del modello comunitario cartaceo della patente di guida.

Gli obiettivi delle misure legislative proposte non possono essere raggiunti sufficientemente dagli Stati membri. I sistemi nazionali nel campo delle patenti di guida differiscono in modo significativo e, in particolare, non pongono l'accento sugli aspetti della libertà di movimento e di stabilimento. Anche questo è stato chiaramente evidenziato dalla Corte di giustizia delle Comunità europee.

L'IMPATTO SULLE IMPRESE

2. *Determinare l'incidenza della proposta:*

- *sui vari settori di attività*

La proposta riguarderà tutti i futuri titolari di patenti di guida, nonché gli istruttori di guida, gli esaminatori di guida, ma anche le amministrazioni pubbliche incaricate del rilascio delle patenti di guida e le forze di polizia. Vi saranno effetti indiretti anche sui produttori delle patenti di guida in quanto sarà eliminato il modello cartaceo della patente di guida e resterà solo quello in formato scheda in plastica. Ciò, tuttavia, non produrrà effetti diretti su tali imprese. Vi saranno inoltre effetti indiretti sui produttori di veicoli in quanto le cosiddette sottocategorie della direttiva 91/439/CEE saranno armonizzate. Tale armonizzazione dovrebbe avere un effetto positivo grazie all'ampliamento del mercato e all'armonizzazione delle definizioni.

- *sulle diverse dimensioni delle imprese (indicare la concentrazione di piccole e medie imprese)*

Il principale gruppo di piccole e medie imprese ad avvertire l'incidenza della proposta sarà il settore delle scuole guida. Si tratta in larga misura di imprese di piccole dimensioni (in genere una persona).

- *specificare se esistono particolari aree geografiche della Comunità in cui sono concentrate tali imprese*

No, la ripartizione è omogenea in tutti gli Stati membri.

3. *Precisare gli obblighi imposti alle imprese per conformarsi alla proposta*

Le scuole guida avranno sempre l'opportunità di offrire la formazione ai candidati al conseguimento di una patente di guida. Non esistono novità in questo senso. Si potrebbe notare che le diverse categorie delle patenti di guida sono sottoposte a un'ulteriore armonizzazione e che, quindi, si aprono maggiori opportunità di lavoro in questo settore tipicamente dominato dalle piccole imprese.

4. *Definire la prevedibile incidenza economica della proposta*

- *sull'occupazione*

Si avrà un effetto positivo legato alla maggiore armonizzazione.

- *sugli investimenti e sulla costituzione di nuove imprese*

Il fatto che in taluni Stati membri saranno introdotte nuove categorie di patenti di guida comporterà, probabilmente, una crescita del settore delle scuole guida descritto in precedenza, ma potrebbe comportare anche un aumento indiretto dell'uso di taluni tipi di veicoli, quali i motocicli leggeri, i furgoni e gli autobus di piccole dimensioni che fino ad ora non erano stati armonizzati.

– *sulla competitività delle imprese*

L'armonizzazione delle definizioni delle categorie delle patenti di guida avrà un effetto positivo sulla competitività delle imprese. È, però, difficile parlare di competitività in un settore organizzato essenzialmente a livello locale.

5. *Indicare se la proposta contiene misure destinate a tener conto della situazione specifica delle piccole e medie imprese (esigenze più limitate o diverse ecc.)*

La proposta non contiene misure specifiche a tal fine.

CONSULTAZIONE

6. *Elencare le organizzazioni consultate in merito alla proposta ed esporre le principali osservazioni*

La presente proposta si basa sui risultati degli studi svolti a partire dal 1994. L'armonizzazione delle categorie delle patenti di guida è stata discussa con le autorità preposte al rilascio delle patenti di guida negli Stati membri (CIECA), con le confederazioni delle scuole guida (EFA, IVV, ed altre), con rappresentanti dell'industria motociclistica e automobilistica (ACEM, AFQUAD), con organizzazioni che rappresentano gli utenti (FIM, FEMA, AIT-FIA) o i settori (IRU).

Gli studi e le discussioni successive sono state portate a conoscenza del comitato sulle patenti di guida e degli esperti governativi sulle patenti di guida e sono stati discussi approfonditamente.