



Bruxelles, 1° ottobre 2025  
(OR. en)

8353/1/25  
REV 1 ADD 1 REV 1

---

Fascicolo interistituzionale:  
2023/0053 (COD)

---

TRANS 153  
CODEC 493  
*PARLNAT*

## MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO

Oggetto: Posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione della DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione

- Motivazione del Consiglio
- Adottata dal Consiglio il 29 settembre 2025

## **I. INTRODUZIONE**

1. Il 1° marzo 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta di revisione completa della direttiva concernente la patente di guida, la quarta riforma di tale direttiva. La proposta faceva parte delle iniziative REFIT della Commissione e del "pacchetto sulla sicurezza stradale".
2. Il Consiglio ha adottato un orientamento generale il 4 dicembre 2023<sup>1</sup>.
3. Il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura il 28 febbraio 2024. Per la decima legislatura del Parlamento, Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) è stata nominata relatrice.
4. I negoziati sono iniziati con un primo trilogio il 22 ottobre 2024, seguito da triloghi l'11 dicembre 2024 e il 18 febbraio 2025. Durante il quarto trilogio, tenutosi il 24 marzo 2025, i negoziatori hanno raggiunto un accordo politico.
5. Il 30 aprile 2025 il Coreper ha analizzato il testo di compromesso finale in vista di un accordo e lo ha confermato.
6. Il 14 maggio 2025 la presidente della commissione TRAN ha inviato una lettera al presidente del Coreper confermando che, qualora il Consiglio avesse approvato in prima lettura il testo concordato, dopo la messa a punto giuridico-linguistica, il Parlamento avrebbe approvato la posizione del Consiglio in seconda lettura.

## **II. OBIETTIVO**

7. Gli obiettivi generali della proposta sono migliorare ulteriormente la sicurezza stradale e facilitare la libera circolazione dei cittadini all'interno dell'UE. Le componenti principali della riforma a sostegno di questi obiettivi sono:
  - a. l'introduzione di una patente di guida "mobile" (ossia digitale),
  - b. un passo in avanti verso l'armonizzazione delle procedure relative agli screening medici applicate negli Stati membri,

---

<sup>1</sup> Doc. 16345/23.

- c. un sistema di guida accompagnata con patente a partire dai 17 anni di età,
- d. un periodo di prova per conducenti inesperti,
- e. una franchigia di peso relativa alla massa massima a pieno carico delle autovetture completamente elettriche,
- f. un accesso più facile alle patenti di guida per i cittadini che si spostano da uno Stato membro a un altro e una valutazione centralizzata del quadro dei trasporti su strada di un paese terzo in vista della conversione delle patenti di guida in uno Stato membro, e
- g. l'aggiornamento dei requisiti degli esami per l'ottenimento di una patente di guida e dei requisiti minimi relativi all'idoneità del conducente alla guida.

### **III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

#### **1. Contesto procedurale**

- 8. Sulla base della proposta della Commissione, il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati al fine di concordare la posizione del Consiglio in prima lettura, consentendo un accordo rapido in seconda lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto tra i due colegislatori.

#### **2. Sintesi delle principali questioni**

- 9. La posizione del Consiglio in prima lettura sui vari elementi di riforma elencati al punto 7, previo accordo tra i colegislatori, è illustrata in appresso.
- 10. Per quanto riguarda l'introduzione graduale della patente di guida mobile (articoli 3 e 5), le due istituzioni hanno raggiunto un compromesso sul calendario e sulle misure di salvaguardia per i cittadini che preferiscono il documento fisico o ne necessitano in un secondo momento, ad esempio per guidare in paesi terzi. Il Consiglio ha inoltre concordato disposizioni specifiche in materia di protezione dei dati.

11. Il Consiglio ha mantenuto ampiamente la sua posizione derivante dall'orientamento generale sulla definizione dei requisiti minimi per lo screening dell'idoneità fisica e mentale ai fini della guida prima del rilascio e del rinnovo delle patenti di guida, sulla base di diversi sistemi messi a punto negli Stati membri (articolo 11). Al momento del primo rilascio della patente di guida, il candidato deve sottoporsi a un esame medico o, per determinate categorie di motocicli e autovetture, compilare un'autovalutazione. Per il monitoraggio dell'idoneità dopo il primo rilascio di una patente di guida per motocicli o autovetture, un'opzione alternativa è che gli Stati membri dispongano di un sistema nazionale per far sì che si tenga conto di eventuali cambiamenti significativi dell'idoneità fisica o mentale. Il Consiglio ha accettato diverse aggiunte formulate dal Parlamento che sono compatibili con tale approccio.
12. I negoziati relativi al sistema di guida accompagnata per i conducenti di 17 anni sono stati collegati a una discussione più ampia su età minima e guida professionale. Il Consiglio ha, da un lato, mantenuto la posizione dell'orientamento generale secondo cui il sistema di guida accompagnata per i veicoli pesanti dovrebbe rimanere volontario, con riconoscimento reciproco automatico a livello transfrontaliero. D'altro canto, il Consiglio ha accettato un elenco più coerente delle età minime in vigore di cui all'articolo 7 e un allineamento delle età minime per le categorie di autobus più grandi previo ottenimento di un certificato di abilitazione professionale, fatta salva una misura di salvaguardia per i conducenti di età compresa tra i 21 e i 23 anni (articolo 27 della direttiva).
13. Per quanto riguarda il periodo di prova per i conducenti inesperti (articolo 18), il Consiglio ha accettato diverse disposizioni che tengono conto delle misure adottate dagli Stati membri per migliorare la sicurezza stradale in questo gruppo, nonché un riferimento alle politiche di tolleranza zero applicate dagli Stati membri. Il Consiglio ha mantenuto la sua posizione secondo cui le condizioni armonizzate per i conducenti inesperti non dovrebbero tradursi in una regolamentazione a livello di Unione del comportamento dei conducenti, che è di competenza degli Stati membri.
14. Per quanto riguarda le limitazioni di peso per categoria di patente per i veicoli alimentati con combustibili alternativi (articolo 9, paragrafo 2, lettera j)), il Consiglio ha mantenuto la sua posizione, in linea con la proposta della Commissione, ma ha accettato la possibilità di aggiungere un rimorchio (soggetto a formazione se il peso complessivo supera i 4 250 kg) e un'equivalenza per le autovetture alimentate con combustibili alternativi collegate a un rimorchio pesante (categoria BE; articolo 9, paragrafo 2, lettera j)), nonché tempi di recepimento più brevi, fissati a due anni (articolo 29, paragrafo 2). La Commissione ha accettato di rivedere le disposizioni in funzione dei progressi tecnologici.

15. I negoziati sui limiti di peso hanno riguardato ulteriori aspetti su cui il Parlamento aveva posto l'accento per aumentare la flessibilità in casi specifici (articoli 6, 7 e 9). Il Consiglio, che ha già previsto nel suo orientamento generale una certa flessibilità per quanto riguarda i camper, ha convenuto di consentire, nella categoria B, una combinazione con un rimorchio fino a un peso complessivo di 5 000 kg, fatte salve ulteriori formazioni o prove dei conducenti. La franchigia di peso indicata dal Consiglio nella categoria B per le ambulanze è stata fusa in un insieme più ampio di norme per i veicoli di emergenza. Mentre il Consiglio ha accettato una maggiore flessibilità per quanto riguarda il peso massimo (fino a 5 000 kg) e l'età minima per le categorie B e C, il Parlamento ha accettato che la guida con peso supplementare sia soggetta a un esame o a una formazione e che le norme siano misure nazionali soggette a riconoscimento reciproco. Il Consiglio ha inoltre accettato la flessibilità che consente di guidare autobus senza passeggeri con una patente di categoria C per effettuare prove di guida intorno ai centri di controllo tecnico e alle officine (articolo 9, paragrafo 5).
16. Il Consiglio ha compiuto un passo verso il Parlamento e la Commissione consentendo maggiore flessibilità alle persone sottoposte a esame di guida di autovetture nella scelta del luogo della prova, al fine di superare una barriera linguistica dopo il trasferimento in un altro Stato membro (articolo 20, paragrafo 4). Per garantire la libera circolazione transfrontaliera dei cittadini, il Consiglio ha inoltre accettato che, durante la conversione o la sostituzione della patente di guida, un nuovo articolo (articolo 14) garantisca che i cittadini possano sempre dimostrare i loro diritti di guida in tutta l'Unione. Per quanto riguarda le patenti di guida di paesi terzi, il Consiglio e il Parlamento hanno avuto fin dall'inizio posizioni molto simili, concordando entrambi con il nuovo concetto di valutazione a livello dell'Unione del quadro dei trasporti su strada di un paese terzo in vista della conversione delle patenti di guida in uno Stato membro (articolo 15). In tale contesto, il Consiglio non ha potuto accettare un approccio analogo per quanto riguarda l'abilitazione professionale dei conducenti di paesi terzi, ma ha convenuto che la Commissione sia incaricata di valutare l'eventuale agevolazione del riconoscimento dei certificati di abilitazione professionale rilasciati da paesi terzi.

17. Sia il Parlamento che il Consiglio hanno accolto diverse modifiche dell'allegato II relative agli esami di guida e alle conoscenze e capacità richieste. Ciò riguarda, ad esempio, i progressi tecnologici (sistemi avanzati di assistenza alla guida, sistemi di frenatura di rallentamento, uso volontario di simulatori, motocicli elettrici), una maggiore attenzione agli utenti della strada vulnerabili (angoli ciechi, discesa dalla parte della strada, attenzione alle piste ciclabili) e la semplificazione dei processi (dimostrando la corretta gestione dei veicoli a trasmissione manuale). Nell'allegato III relativo alle norme minime concernenti l'idoneità per la guida, il Parlamento ha per lo più accettato le aggiunte del Consiglio e il Consiglio ha accettato diverse aggiunte del Parlamento.
18. Infine, il Consiglio ha accettato, ma più limitatamente, gli obblighi di presentare relazioni per gli Stati membri, che la Commissione o il Parlamento avevano sostenuto (articolo 23). Il Consiglio ha mantenuto la sua posizione su un termine generale di recepimento fissato a quattro anni (articolo 29).

#### **IV. CONCLUSIONE**

19. La posizione del Consiglio sostiene l'obiettivo della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
20. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti in modo equilibrato l'esito dei negoziati e che, una volta adottata, la nuova direttiva concernente la patente di guida costituirà un importante contributo al miglioramento della sicurezza stradale e della libera circolazione dei cittadini nell'UE.
-