



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RELAZIONE

AI SENSI DELL'ART. 6, COMMA 4, DELLA LEGGE N. 234/2012

Oggetto dell'atto:

Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione

- **Codice della proposta:** COM (2023) 127 final
- **Codice interistituzionale:** 2023/0053(COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Premessa: finalità e contesto

Quadro normativo unionale e nazionale

La proposta di direttiva in commento riguarda una revisione di ampia portata delle norme dell'Unione in materia di patenti di guida. Costituisce la terza revisione di tali norme, attualmente disposte a livello UE dalla direttiva 2006/126/CE e successive modifiche, per taluni profili – connessi al conseguimento delle patenti di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE -, alla direttiva 2022/2561 (codificazione della direttiva 2003/59/CE e successive modificazioni)

La disciplina nazionale di attuazione è posta negli articoli 115 e 116 del codice della strada e nel Capo II del decreto legislativo n. 285 del 2005 e successive modificazioni.

Per completezza espositiva si rappresenta che la proposta di direttiva abroga anche le disposizioni Regolamento (UE) n.383/2012 della Commissione, del 4 maggio 2012, recante i requisiti tecnici per le patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione (microchip) che, tuttavia, non ha disposizioni attuative nazionali non avendo l'Italia optato per dopare le patenti di microchip.

Riferimenti atti UE

Nell'ambito del suo terzo pacchetto sulla mobilità del maggio 2018, la Commissione ha pubblicato un "Piano d'azione strategico sulla sicurezza stradale", ponendo all'attenzione degli SM la tendenza alla stagnazione dei dati sulla sicurezza stradale nell'UE mentre si avvicina l'obiettivo a lungo termine di "zero vittime" nell'UE entro il 2050 ("Vision Zero").

Successivamente, nel giugno, 2019 la Commissione ha pubblicato il Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime", proponendo nuovi obiettivi intermedi relativi alla riduzione del 50 % del numero di vittime sulle strade tra il 2020 e il 2030 e alla riduzione del 50 % del numero di feriti gravi nello stesso periodo.

Infine la Commissione, con la Comunicazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni - Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro”, del 9.12.2020, ha ribadito l'obiettivo di azzerare il numero di vittime entro il 2050, con riferimento ad ogni modalità di trasporto: in tale contesto ha annunciato la revisione della direttiva concernente la patente di guida al fine, tra l'altro, di tenere conto dell'innovazione tecnologica, ivi comprese le patenti di guida mobili.

Finalità generali

Fin dalla direttiva 80/1263/CEE, e poi con la 91/439/CEE e 2006/126/CE, nell'UE e nello SEE è stata introdotta, ed è applicata, una disciplina armonizzata in materia di patenti di guida (più di 250 milioni di conducenti), il cui punto focale è la definizione di misure giuridiche comuni per il loro rilascio e riconoscimento: ciò consente di condividere obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale ed agevolare la libera circolazione dei cittadini all'interno dell'UE.

In tale contesto, la proposta di direttiva in commento mira a potenziare il conseguimento dei predetti obiettivi - anche risolvendo incoerenze tra gli approcci nazionali, che a loro volta incidono sui diritti di guida dei cittadini -, attraverso:

- a) l'introduzione di un modello unico di patente di guida (digitale) dell'Unione europea obbligatorio per tutti i conducenti a partire dal 2033, al fine di garantire una maggiore protezione contro la frode e la falsificazione;
- b) l'armonizzazione delle disposizioni in materia di classificazione delle categorie delle patenti di guida (in base ai tipi di veicoli e all'età minima per guidarli), intervenendo dove l'esercizio delle opzioni nazionali previste, o l'assenza di disposizioni puntuali, hanno evidenziato incongruità con le finalità attese;
- c) nell'ottica di cui alla lettera b), il rinnovo amministrativo obbligatorio di tutte le nuove patenti di guida ogni quindici anni (con il divieto di ridurre tali tempi prima del compimento dei settanta anni). Infatti, la relazione sulla valutazione d'impatto dell'attuazione della vigente direttiva ha palesato come, ai fini della sicurezza della circolazione stradale, l'attuale screening basato sull'età non è più percepito come il più pertinente, dovendosi prestare più attenzione a condizioni mediche specifiche come l'abuso di sostanze, le malattie mentali, l'epilessia e il diabete, le patologie cardiache e l'apnea notturna: fattori non necessariamente collegati all'età. In materia di requisiti di idoneità psicofisica, la proposta di direttiva prevede la creazione di una piattaforma di informazione che consenta alle autorità di scambiare informazioni sull'idoneità fisica e mentale alla guida e lo sviluppo di un programma di formazione (online) per i medici di medicina generale;
- d) un ulteriore contributo alla semplificazione delle procedure di riconoscimento delle patenti di guida emesse da Stati Membri e – a determinate condizioni – da Stati extraUE o extraSEE;
- e) un'ulteriore armonizzazione delle norme minime in materia di capacità, conoscenze dei conducenti, con particolare attenzione ai neopatentati. La citata valutazione ex post ha evidenziato, infatti, la più alta percentuale di incidenti e vittime ricorra tra i conducenti inesperti. Ciò significa che: i requisiti per il rilascio delle patenti di guida non sono pienamente adeguati agli obiettivi di sicurezza stradale; vi è la necessità che la formazione verta anche sulla capacità di utilizzo delle nuove tecnologie, come i sistemi avanzati di assistenza alla guida e, in futuro, i veicoli automatizzati.

La proposta di direttiva è, infine:

- preordinata al perseguimento delle esigenze di sicurezza stradale degli utenti della strada vulnerabili (pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a motore a due ruote, utenti di dispositivi per la mobilità personale e persone con disabilità o capacità di orientamento e mobilità ridotte);
- coerente con il raggiungimento dell'obiettivo inquinamento zero" del Green Deal europeo, contribuendo a tal fine con nuove norme sul cambio automatico e aumentando la massa massima della maggior parte dei veicoli a emissioni zero della categoria B;
- coerente con il Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012.

A. Rispetto dei principi dell'ordinamento europeo

1. Rispetto del principio di attribuzione, con particolare riguardo alla correttezza della base giuridica
La base giuridica della proposta di direttiva è l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) che stabilisce che l'Unione europea ha competenza nel settore dei trasporti per stabilire le misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, compresa la sicurezza stradale.
2. Rispetto del principio di sussidiarietà
Come ricordato, l'UE ha già competenza in materia di patenti di guida in virtù della direttiva 2006/126/CE, terza direttiva di settore. Ed infatti le questioni relative alle patenti di guida comprendono aspetti transnazionali che non possono essere trattati dai singoli Stati membri da soli. Dunque, il processo di armonizzazione progressiva della disciplina di settore contribuisce – per le finalità su riportate (obiettivo azzeramento vittime della strada, obiettivo riduzione emissioni inquinanti, obiettivo libera circolazione cittadini, obiettivo riduzione oneri amministrativi per il riconoscimento dell'abilitazione alla guida, nel caso di spostamento della residenza da uno SM ad un altro) -, all'attuazione delle politiche dell'UE.
3. Rispetto del principio di proporzionalità
La proposta di direttiva rispetta il principio di proporzionalità, in quanto: <ul style="list-style-type: none">• sia con riferimento all'obiettivo di agevolare la libera circolazione di titolari di patenti UE, da uno SM che l'ha rilasciata ad altro (nessun SM da solo può ottenere tale risultato, potendo al massimo ricorrere ad accordi bilaterali);• sia con riferimento all'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza della circolazione stradale;• sia con riferimento al riconoscimento di patenti di guida rilasciate da Stati extraUE; essa non disciplina oltre quanto necessario, lasciando a ciascun SM opzioni strategiche che rendono possibile un adeguato livello di flessibilità, anche mezzo di norme nazionali aggiuntive.

B. Valutazione complessiva del progetto e delle sue prospettive negoziali

Valutazione del progetto e urgenza
La valutazione della proposta di direttiva è positiva: l'opzione strategica adottata non si limita al mero allineamento della direttiva vigente agli sviluppi tecnologici, scientifici e sociali che possono avere implicazioni con la materia de qua (ad es.: antifalsificazione delle patenti, mezzi tecnici a sostegno della cooperazione tra gli SM - RESPER, ADAS), ma contempla altresì un proporzionato intervento politico (in materia di sicurezza stradale, di riduzione degli oneri amministrativi per alcune categorie di conducenti, di disciplina neopatentati) che permettono un miglior livello di realizzazione degli obiettivi condivisi.
Conformità del progetto all'interesse nazionale
Le disposizioni contenute nel progetto possono ritenersi conformi all'interesse nazionale, in quanto preordinate ad interessi coincidenti con quelli di questa Amministrazione, quanto alla sicurezza della circolazione stradale, ed alla più agevole tutela del diritto alla guida dei cittadini italiani in ambito UE o SEE.
Prospettive negoziali ed eventuali modifiche ritenute necessarie od opportune
Le osservazioni italiane sono state comunicate alla Presidenza del Consiglio dell'Unione europea e sono state pubblicate come documento di lavoro del Consiglio n. WK 4027/2023 del 30 marzo 2023, che si allega alla presente (All. 1).

C. Valutazione d'impatto

Impatto finanziario

Si rappresenta che le disposizioni in materia di patente digitale richiederanno necessariamente l'implementazione di adeguate procedure informatiche che impegneranno il CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile di questa Amministrazione e che non sono previste negli stanziamenti di cui esso dispone a legislazione vigente.

Per poter procedere ad una compiuta analisi degli oneri, appare necessario attendere i futuri sviluppi negoziali e la stima delle attività necessarie.

Effetti sull'ordinamento nazionale

La direttiva produrrà importanti effetti di potenziamento degli obiettivi di sicurezza stradale, incidendo in misura importante sulla formazione dei conducenti e sulla verifica della loro idoneità psico-fisica e tecnica. Rilevanti anche gli effetti attesi in termini di semplificazione delle procedure amministrative per il riconoscimento reciproco delle patenti di guida conseguite in altri SM o extraUE o SEE, sia pure – in quest'ultimo caso -, subordinatamente alle condizioni previste in direttiva.

Infine, sembra importante anche quanto previsto in termini di misure di incoraggiamento e formazione ad una guida ecosostenibile.

Nei limiti di quanto di competenza della scrivente Amministrazione, si sottolinea in particolare, un profilo di criticità connesso alla previsione di estensione del concetto di residenza normale (e non anagrafica) in favore dei cittadini titolari di patente extraUE o extraSEE.

Sulle questioni afferenti all'autovalutazione delle condizioni fisiche e mentali previste dall'allegato III del progetto di direttiva, è stato interessato il Ministero della salute.

Effetti sulle competenze regionali e delle autonomie locali

Le disposizioni non incidono sulle competenze regionali e delle autonomie locali ai sensi di quanto previsto dalla Costituzione; pertanto, la relazione non dovrà essere inviata alle Regioni, per il tramite delle loro Conferenze (art. 24, comma 2 della legge n. 234/2012).

Effetti sull'organizzazione della pubblica amministrazione

E' atteso un effetto di semplificazione burocratica/amministrativa quanto al riconoscimento reciproco delle patenti di guida e in termini di duplicato delle patenti a qualunque titolo, atteso che a tendere, la patente sarà digitale. Ciò avrà effetti anche sul servizio di postalizzazione delle patenti rinnovate nella validità (ai sensi dell'articolo 126 CdS) che sarà necessario solo per il caso che l'utente intenda avere anche il supporto materiale della patente di guida. Sul punto si rammenta che attualmente il costo del recapito della patente è a carico dell'utente.

Effetti sulle attività dei cittadini e delle imprese

Il progetto di direttiva, per le finalità che le sono proprie, dovrebbe produrre effetti positivi sulla generalità dei consociati in termini di riduzione degli oneri amministrativi per la gestione del documento di abilitazione alla guida ed in termini più generali di sicurezza della circolazione stradale e riduzione degli oneri sociali connessi all'incidentalità stradale.

Con particolare riferimento, poi alle imprese, essa va incontro all'esigenza di accelerare l'accesso al mercato del lavoro dei conducenti professionali e di favorire la guida con patenti di categoria B anche per veicoli eccedenti 3,5 t di massa massima autorizzata, dotati di combustibili pochi inquinanti (ideali per la logistica dell'ultimo miglio).

Altro

--



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

TABELLA DI CORRISPONDENZA AI SENSI DELL'ART. 6, COMMA 5, DELLA LEGGE N. 234/2012 (D.P.C.M. 17 MARZO 2015)

Oggetto dell'atto:

- Proposta di DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione
- **Codice della proposta:** COM(2023) 127 final
- **Codice interistituzionale:** 2022/0053 (COD)
- **Amministrazione con competenza prevalente:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Disposizione del progetto di atto legislativo dell'Unione europea (articolo e paragrafo)	Norma nazionale vigente (norma primaria e secondaria)	Commento (natura primaria o secondaria della norma, competenza ai sensi dell'art. 117 della Costituzione, eventuali oneri finanziari, impatto sull'ordinamento nazionale, oneri amministrativi aggiuntivi, amministrazioni coinvolte, eventuale necessità di intervento normativo di natura primaria o secondaria)

<p>ARTICOLO 1 - Oggetto ed ambito di applicazione</p> <p>Specifica i settori per i quali stabilisce norme comuni: modelli e categoria di patenti, rilascio, validità, rinnovo e riconoscimento reciproco; alcuni aspetti della conversione, sostituzione, revoca, limitazione, sospensione ed annullamento delle patenti di guida; disposizioni per i neopatentati.</p> <p>Precisa poi le tipologie di veicoli che non sono ricompresi nell'ambito di applicazione della direttiva (macchine agricole).</p>	<p>La corrispondente disciplina è attualmente posta nel Titolo IV del codice della strada (limitatamente ai requisiti anagrafici per le patenti di categoria cd. superiore, nel Capo II del decreto legislativo n. 286 del 2005, al quale rinvia il comma 1 dell'articolo 115); nel decreto legislativo n. 59 del 2011 e successive modifiche con il quale è stata data attuazione alla direttiva 2006/126/CE; nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con i quali, ai sensi dell'articolo 121 del Codice della strada sono state dettate disposizioni per il conseguimento delle patenti di guida.</p>	<p>Il recepimento della proposta di direttiva richiede la forma del decreto legislativo, al fine di modificare le disposizioni di cui al codice della strada, al decreto legislativo n. 59 del 2011 e successive modificazioni ed al decreto legislativo n. 286 del 2005. E' utile che la legge di delega indichi quali delle opzioni nazionali possibili si intende esercitare. Seguiranno decreti ministeriali di definizione dei programmi e delle modalità utili al conseguimento delle patenti di guida.</p> <p>Tanto premesso a fattor comune per tutto l'articolato che di seguito si esamina, nel prosieguo si segnalano esclusivamente:</p> <p>eventuali oneri finanziari,</p> <p>eventuali oneri amministrativi aggiuntivi,</p> <p>l'eventuale competenza di altre amministrazioni;</p> <p>eventuali criticità.</p>
<p>ARTICOLO 2 – Definizioni</p> <p>Reca le definizioni che si applicano ai fini della direttiva. Tra queste, si segnalano quella relativa alla "patente di guida fisica" ed alla "patente di guida mobile" e la definizione di "decisione di ritiro della patente di guida", intesa come qualsiasi decisione che incide sul diritto alla guida, per la quale non vi sia più alcun diritto di impugnazione, che può consistere in sanzione principale o accessoria o in una misura di sicurezza.</p>	<p>Talune definizioni sono da recepirsi nell'ordinamento nazionale, non essendo vigenti nella normativa vigente.</p>	

<p>ARTICOLO 3 – Specifiche standard dell’Unione in materia di patenti di guida e riconoscimento reciproco</p> <p>Stabilisce che gli SM</p> <p>1- si conformano alle specifiche standard UE relative alle patenti fisiche, di cui all’articolo 4, ed alle patenti mobili, di cui all’articolo 5;</p> <p>2- provvedono a che patente fisica e mobile, rilasciate alla stessa persona, siano perfettamente equivalenti ed equipollenti (esprimano i medesimi diritti e le medesime condizioni);</p> <p>3- non impongano il possesso di una patente fisica o di una patente mobile quale condizione per il rilascio, il rinnovo, il duplicato o la conversione di una patente;</p> <p>4- provvedano a che, entro 4 anni dalla di adozione della direttiva, siano rilasciate automaticamente patenti mobili; fino ad allora entrambe le soluzioni dono consentite;</p> <p>5- provvedono a rilasciare una patente fisica a chi la richiede, in sostituzione o in combinazione con una patente mobile;</p> <p>6- riconoscono le patenti di guida rilasciate da altri SM;</p> <p>7- a tre anni dalla data di adozione della direttiva, riconoscono reciprocamente solo le patenti mobili; le patenti mobili rilasciate eventualmente prima sulla base delle disposizioni che saranno dettate dalla Commissione entro 18 mesi dalla data di adozione della direttiva, potranno essere riconosciute a condizione che soddisfino i requisiti previsti.</p>	<p>Assolutamente nuova è la previsione di una patente mobile, che non trova corrispondenza nell’attuale disciplina nazionale.</p> <p>Invero allo stato esiste una versione digitale dei dati riportati nella patente, accessibile attraverso la App Ipatente, ma non ha carattere di ufficialità.</p> <p>Le relative disposizioni richiederanno l’implementazione dei sistemi informatici del CED del Dipartimento per la mobilità sostenibile del MIT.</p>	<p>Previsione di oneri finanziari per l’adeguamento delle procedure informatiche</p>
<p>ARTICOLO 4 – Patenti di guida fisiche</p> <p>1-Rinvia all’allegato I, parte A1, per le specifiche standard alle quali devono uniformarsi gli SM;</p> <p>2- pone in capo agli SM l’adozione di misure antifalsificazione, informandone la Commissione. Le specifiche standard delle misure</p>	<p>L’attuale previsione è nell’allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2011 e successive modificazioni.</p> <p>Attualmente l’Italia non ha optato per l’adozione del microchip.</p>	

<p>antifalsificazione sono dettate dall'allegato I, parte A2, fermo restando per gli SM di disporre misure aggiuntive;</p> <p>3- reitera un principio già vigente in forza del quale, qualora il titolare di una patente di guida senza validità amministrativa stabilisca la sua residenza normale in uno SM diverso da quello che gli ha rilasciato la patente, quest'ultimo (SM ospitante), dopo due anni dall'acquisizione della residenza normale, può procedere ad emettere una patente fisica, a titolo di rinnovo di validità, applicando un periodo di validità amministrativa conforme alle disposizioni UE;</p> <p>4- fa obbligo agli SM che, entro il 19 gennaio 2030, tutte le patenti di guida fisiche, conseguite o rinnovate, siano conformi agli standard della direttiva;</p> <p>5- gli SM hanno facoltà di inserire nelle patenti fisiche un microchip, applicando i requisiti tecnici di cui all'allegato I, parte B, memorizzando, se lo vogliono, anche dati ulteriori a quelli di cui all'allegato I, parte D. Di quanto sopra tengono informata la Commissione entro tre mesi.</p> <p>6- in luogo del microchip, gli SM possono prevedere sulla patente fisica in QRcode che consente di verificare l'autenticità delle informazioni in essa riportate.</p> <p>7- gli SM prendono misure idonee affinché i dati personali, necessari per le verifiche, non siano confermati dall'Autorità che verifica e che l'Autorità che rilascia la patente non sia informata del processo di verifica. Ne informano la Commissione.</p> <p>8- la Commissione può adottare atti delegati di modifica dell'allegato I, parti A, B e D.</p>		
<p>ARTICOLO 5 – Patenti di guida mobili</p> <p>Ciascun SM</p>	<p>Si veda articolo 3.</p>	

<p>1- rilascia patenti mobili in conformità alle specifiche standard di cui all'allegato I, parte C;</p> <p>2- provvede a che le applicazioni utili affinché il titolare verifichi i suoi diritti di guida siano accessibili alle persone che hanno la propria residenza normale nel suo territorio o che hanno comunque titolo ad essere titolare di una patente da esso rilasciata. Le applicazioni si basano sui portafogli europei di identità digitale conformi al Regolamento (UE) 910/2014;</p> <p>3- pubblica ed aggiorna l'elenco delle applicazioni elettroniche utili alle finalità suddette e che le stesse non abbiano più informazioni disponibili di quelle previste dall'allegato I, parte D;</p> <p>4- mette a disposizione degli altri SM le informazioni necessarie ad accedere ai sistemi nazionali di cui all'allegato I, parte C, utili alla verifica delle patenti mobili e assicura che tali dati non siano conservati dal verificatore e che l'Autorità che riceve la richiesta di informazioni tramite notifica tratti le informazioni al solo fine di riscontrarla;</p> <p>5- comunica alla Commissione l'elenco dei sistemi nazionali autorizzati a rilasciare dati per le patenti mobili: tale informazione ed i sistemi nazionali sono resi noti dalla Commissione attraverso un canale sicuro e con modalità altrettanto securizzate.</p> <p>La Commissione</p> <p>6- può adottare atti delegati di modifica dei contenuti dell'allegato I, parte D;</p> <p>7- entro 18 mesi dalla data di adozione della direttiva, adotta atti di esecuzione che dettagliano le disposizioni in materia di interoperabilità, sicurezza e prova delle patenti di guida mobili.</p>		
<p>ARTICOLO 6 – Categorie di patenti di guida</p>	<p>La disciplina attuale è posta nell'articolo 116 codice della strada ed è sostanzialmente</p>	

<p>1- elenca le categorie di patenti. Rispetto a quanto già nel diritto vigente si segna la previsione di un'opzione nazionale finalizzata a consentire, ai conducenti di almeno 21 anni titolari di patente di categoria B1, la guida di veicoli di categoria B, con massa massima autorizzata non superiore a 2,5 t e velocità fisicamente limitata a 45 km/h.</p> <p>2- Previo accordo con la Commissione, possono essere esclusi dall'ambito di applicazione della direttiva alcuni veicoli specifici e tutti quelli destinati alle forze armate, alla protezione civile o messi a loro disposizione.</p>	<p>conforma a quella introdotta dall'articolo 6 in commento, al netto della possibilità di un singolo SM di accordare ad un titolare di patente di categoria B1, con almeno 21 anni, la possibilità di condurre veicoli di categoria B con massa massima autorizzata non superiore a 2,5 t e con velocità fisicamente limitata a 45 km/h.</p>	
<p>ARTICOLO 7 – Età minima</p> <p>1- disciplina le età minime per ciascuna categoria di patente, senza innovare sostanzialmente il diritto vigente;</p> <p>2- conferma la possibilità di deroghe nazionali in materia di requisiti anagrafici per accedere ad una determinata categoria di patente di guida:</p> <p>3- dispone che gli SM possono abbassare il requisito anagrafico per le patenti C e D per i veicoli utilizzati dai vigili del fuoco o sottoposti a prove su strada per riparazione o manutenzione;</p> <p>4- conferma la già nota previsione che un'eventuale deroga nazionale ai requisiti anagrafici, vale solo nel territorio dello Stato che l'ha adottata, a meno che non sia riconosciuta, nei rispettivi territori, da uno o più SM.</p> <p>5- raccorda le previsioni in materia di requisiti anagrafici minimi per conseguire le patenti superiori, con quelle di cui alla direttiva 2022/2561 (di codificazione della direttiva 2003/59/CE) in materia di carta di qualificazione del conducente, così come già operato dalla direttiva 2018/645 con riferimento alla direttiva 2006/126/CE.</p>	<p>La disciplina nazionale è posta nell'articolo 115 del codice della strada e, esercitando l'Italia alcune opzioni previste dall'articolo 7 in commento, è sostanzialmente conforme.</p> <p>Può essere valutato l'esercizio dell'opzione di cui al paragrafo 3.</p> <p>Il contenuto del paragrafo 5 è già coerentemente recepito nel comma 1 dell'articolo 115 che rinvia alle disposizioni in materia di carta di qualificazione del conducente, e nella disciplina posta dall'articolo 18 del decreto legislativo n. 286 del 2005 e succ. modificazioni.</p>	

<p>ARTICOLO 8 – Condizioni e limitazioni</p> <p>1- Conferma che gli SM contrassegnino con codici UE di cui all'allegato I parte E, o codici nazionali per i casi non contemplati dai primi, una o più condizioni che gravano sulla patente di guida.</p> <p>Parimenti è indicata sulla patente la guida sia autorizzata solo su determinati veicoli (ad esempio adattati per compensare minorazioni o disabilità), dopo aver esperito una prova di guida su veicolo adattato.</p> <p>2- la Commissione può con atti delegati modificare l'allegato I, parte E.</p>	<p>La disciplina nazionale vigente è posta nell'allegato I del decreto legislativo n. 59 del 2011 e s.m. che dovrà essere coerentemente modificato.</p>	
<p>ARTICOLO 9 – Graduatoria ed equivalenze tra categorie</p> <p>1 e 2- Riconferma in tutto l'ambito UE e SEE disposizioni già note e recepite nell'ordinamento nazionale.</p> <p>Costituisce elemento di novità la previsione che due anni dopo il conseguimento, un titolare di patente di categoria B è abilitato alla guida di veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE con massa massima autorizzata superiore a 3,5 t ma non superiore a 4,25 t, senza rimorchio: a differenza di quanto previsto nel testo attualmente vigente non si tratta più di un'opzione nazionale e non è più richiesto che "la massa superiore ai 3500 kg sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni, dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione, e a condizione che non si determini un aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo".</p> <p>3- Si riconfermano anche le ipotesi di opzioni nazionali: abilitazioni alla guida che uno SM può applicare sul proprio territorio e che sono riconosciute reciprocamente tra gli altri SM che le hanno accordate.</p>	<p>La disciplina nazionale vigente è posta nell'articolo 125 del codice della strada.</p> <p>Se segnala che le previsioni di cui al paragrafo 2 dell'articolo 9 in commento, sovrascrivono e modificano, le disposizioni di cui all'articolo 6, paragrafo 4, lettera c) della direttiva 2006/126, di recente introdotte nell'articolo 116, comma 3, lettera f), n. 2, del codice della strada.</p> <p>Nuova è anche la previsione di cui al paragrafo 4, lettera c) dell'articolo 9 in commento, relativo alla guida di veicoli di categoria B, con patente B1, ricorrendo le condizioni ivi indicate.</p>	

<p>Tali opzioni non sono indicate sulla patente, se non con codici nazionali.</p> <p>Dell'esercizio di tali opzioni e relativi codici nazionali gli SM informano la Commissione, affinché questa ne informi gli altri SM.</p> <p>4- Alle lettere a) e b), riconferma la possibilità di ulteriori opzioni nazionali relative alla guida con patente di categoria B ed almeno 21 anni di veicoli ricorrendo le condizioni ivi previste.</p> <p>Elemento di novità è costituito dalla previsione di cui alla lettera c) che consente la guida di veicoli di categoria B da parte di titolari di patente di categoria B1, a condizione che la massa massima autorizzata non sia superiore a 2,5 t e che la velocità massima sia fisicamente limitata a 45 km/h.</p> <p>Come sempre, l'esercizio di tali opzioni va indicato con codici nazionali sulla patente di guida e di ciò va informata la Commissione.</p>		
<p>ARTICOLO 10 – Rilascio, validità e rinnovo</p> <p>1- conferma la previsione che il rilascio di una patente è subordinato al possesso della residenza normale nello SM che rilascia la patente, nonché ad una prova teorica ed una pratica, secondo i contenuti dell'allegato II, ed al possesso dell'idoneità psico-fisica, secondo i contenuti dell'allegato III, fermo restando che per la categoria AM gli SM possono prevedere anche solo una prova teorica o, nel caso di prova pratica una prova diversa per ciclomotori (2 ruote) o tricicli e quadricicli leggeri, indicando tale circostanza con un codice nazionale sulla patente.</p> <p>E' altresì confermata la previsione di accesso graduale alle patenti di categoria A2 ed A, da parte di titolari di patente rispettivamente di categoria A1 ed A2.</p> <p>2- Stabilisce la durata amministrativa delle varie categorie di patenti, fissandola in 15 anni per le patenti di categoria AM, A1, A2, A, B1, B e</p>	<p>L'attuale disciplina è posta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dall'articolo 118-bis del codice della strada, quanto alla residenza normale; - dall'articolo 121 del codice della strada, quanto alla previsione di esami teorici e pratici, secondo le modalità di cui all'allegato II del decreto legislativo n. 59 del 2011 e succ. modificazioni; - dall'articolo 119 ed allegato III del decreto legislativo n. 59 del 2011 e succ. modificazioni, quanto alla verifica dei requisiti di idoneità psico fisica. <p>In tema di validità amministrativa, l'articolo 126 del codice della strada stabilisce attualmente una durata pari a 10 anni per le patenti di categoria</p>	<p>Si segnala la competenza del Ministero della Salute per l'allegato III.</p>

<p>BE ed in 5 per le altre categorie (cd. superiori).</p> <p>Il rinnovo fa scattare un nuovo periodo di validità amministrativa; la presenza di un microchip o del QRcode, o il loro eventuale danneggiamento, non è condizione per la validità della patente.</p> <p>Non è più possibile accordare una validità inferiore a 15 anni, a meno che non si tratti di neopatentati o non sussistano ragioni mediche o connesse a “limitazioni nei confronti di autori di infrazioni stradali”.</p> <p>Né è possibile ridurre il predetto periodo di 15 anni prima del compimento dei 70 anni e solo in occasione del rinnovo di validità.</p> <p>E’ possibile, infine, ridurre il predetto periodo, se il titolare della patente è in possesso di un permesso di protezione temporanea o adeguata ai sensi del diritto nazionale: in tal caso il periodo di validità amministrativa è pari o inferiore a quello della protezione.</p> <p>3- E’ confermato che una patente può essere rinnovata ricorrendo tanto l’idoneità psico-fisica quanto la residenza normale.</p> <p>4- Si introduce a regime la disciplina per l’ipotesi di stati di crisi, eventualmente anche relativa a più SM (esperienza emergenza COVID19). Pertanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - in caso di crisi nazionale uno SM può prorogare la validità amministrativa delle patenti per un massimo di sei mesi, comunicandolo e motivandolo alla Commissione. Questa informa gli altri SM che riconoscono la proroga sui propri territori. - in caso di crisi che interessa più SM, analogamente procede la Commissione, fermo restando che un singolo SM può decidere di non adottare la proroga disposta dalla Commissione nel proprio territorio. <p>E’ quindi fornita la definizione di “crisi”.</p> <p>5- E’ fatta salva la possibilità, per ciascun SM, di rilasciare le patenti di guida a condizioni diverse da quelle di cui alla direttiva, informandone la Commissione.</p>	<p>AM, A1, A2, A, B1, B e BE ed in 5 per le altre categorie (cd. superiori).</p> <p>Stabilisce inoltre che tale validità va via via riducendosi a decorrere dal compimento del 50esimo anno di età del titolare.</p> <p>Sotto tale profilo, dunque, l’articolo 126 citato dovrà essere modificato in coerenza con le nuove disposizioni unionali.</p> <p>Resta confermata la possibilità di accordare una validità amministrativa ridotta per situazioni mediche.</p> <p>Nuova è invece la previsione di validità ridotta per i neopatentati e per ragioni connesse a “limitazioni nei confronti di autori di infrazioni stradali” che non siano correlate a violazione delle disposizioni in materia di divieto di guida sotto l’effetto di alcol o con uso di sostanze stupefacenti.</p> <p>Nuova è anche la disposizione di cui al paragrafo 4, del quale costituisce precedente la proroga dei titoli abilitativi alla guida disposta in sede UE in occasione del COVID. Tale disposizione, tuttavia, non sembra dover essere recepita nell’ordinamento nazionale governando per sua natura i rapporti tra Italia e UE.</p> <p>Assolutamente nuova, e per taluni profili critica, è la previsione di un test di autovalutazione dei requisiti di idoneità psico-fisica, contenuta nell’allegato III.</p> <p>Fermo restando la richiesta di chiarimenti sul punto, rileva la previsione del paragrafo 6 che</p>	
--	--	--

<p>6- Ai fini del rilascio o rinnovo dei requisiti di idoneità psicofisica delle patenti AM, A1, A2, A, B1, B e BE gli SM possono chiedere una verifica medica, che si conforma ai contenuti dell'allegato III, al posto dell'“autovalutazione” ivi prevista.</p> <p>Entro 18 mesi dalla data di adozione della direttiva la Commissione adotta atti di esecuzione che definiscono i contenuti dell'autovalutazione.</p> <p>7- Si ribadisce il concetto che si può essere titolari di una sola patente fisica; si può essere invece titolari di più patenti mobili, se rilasciate dal medesimo SM.</p> <p>Conseguentemente uno SM rifiuta di rilasciare una patente in favore di un soggetto che è titolare di patente rilasciata da altro SM. Attraverso la rete RESPER gli SM verificano il ricorrere di tali condizioni e scambiano le informazioni necessarie.</p> <p>8- La Commissione può procedere alla modifica degli allegati II, III, V e VI.</p>	<p>prevede la possibilità per uno SM di sostituirla con una visita medica.</p>	
<p>ARTICOLO 11 – Conversione e sostituzione delle patenti di guida rilasciate dagli altri Stati membri</p> <p>1- riconferma il principio per il quale uno SM converte la patente di guida, rilasciata da altro SM ed in corso di validità, di cui sia titolare un soggetto che ha acquisito residenza normale nel suo territorio.</p> <p>2- Uno SM di residenza normale può applicare alla patente le proprie disposizioni nazionali concernenti limitazione, sospensione, revoca o annullamento e annullamento del diritto di guidare, sulla patente rilasciata da altro SM: a tal fine può procedere alla sua conversione.</p> <p>3- Lo SM che procede alla conversione, ritira la patente convertita e la restituisce allo SM che l'ha emessa.</p> <p>4- Si può procedere a duplicato per smarrimento o furto della patente</p>	<p>La disposizione non innova particolarmente rispetto a quanto già disposto dall'articolo 118-bis, comma 1, e dall'articolo 136-bis e 136 ter del codice della strada</p>	

<p>posseduta esclusivamente presso lo SM ove si ha residenza normale. L'Autorità adita provvede ad emettere il duplicato in base alle informazioni di cui dispone o, se del caso, acquisite presso l'Autorità che ha emesso la patente smarrita o sottratta.</p>		
<p>ARTICOLO 12 – Conversione di patenti di guida rilasciate da Paesi terzi</p> <p>1- definisce il campo di applicazione dell'articolo: conversione di una patente extraUE, di cui sia titolare un conducente che ha acquisito residenza normale in uno SM, in patente di tale SM.</p> <p>2- Se lo Stato extraUE che ha emesso la patente da convertirsi non è oggetto di una decisione di esecuzione (cfr paragrafo 7) , della conversione, e dei successivi rinnovi, si dà evidenza sulla patente emessa a mezzo dei codici di cui all'allegato I, parte E. Se il titolare di tale patente sposta la residenza normale in altro SM, quest'ultimo può non riconoscere la patente.</p> <p>3- Se invece la predetta patente extraUE è stata oggetto di decisione di esecuzione, allora lo SM di residenza normale rilascia, senza alcuna annotazione, una patente che è riconosciuta anche dagli altri SM.</p> <p>4- Se una patente di guida di uno SM è convertita in una patente extraUE, lo SM non esige condizioni ulteriori rispetto alla verifica dei requisiti di idoneità psico-fisica e la residenza normale.</p> <p>5- le conversioni suddette sono possibili solo se la patente extraUE è consegnata alle Autorità dello SM che procede alla sua conversione.</p> <p>6- la Commissione può effettuare valutazioni in merito alle disposizioni ai sensi delle quali uno Stato extraUE rilascia una patente di guida, tenendo in considerazione alcuni parametri indicati dal paragrafo in commento.</p> <p>Eventualmente può coinvolgere gli SM in tale valutazione.</p>	<p>La previsione è del tutto nuova.</p> <p>Attualmente l'articolo 136 del codice della strada prevede la possibilità per l'Italia di stipulare intese, a condizioni di reciprocità, con Stati extraUE per il riconoscimento delle patenti di guida.</p> <p>Del tutto nuova è invece la previsione relativa alla decisione di esecuzione della Commissione, che occorre recepire.</p>	<p>Si segnala la criticità, relativa all'applicazione del concetto di residenza normale anche ai cittadini extraUE. Sul punto si rinvia a quanto rappresentato alla Commissione.</p>

<p>7- Qualora l'esito sia nel senso che il Paese terzo dispone di un quadro dei trasporti su strada che garantisce un livello di sicurezza stradale comparabile a quello UE, adotta una decisione che disciplina – per tutti gli SM -, le condizioni alle quali le patenti di quello Stato terzo possono essere convertite e riconosciute a livello UE.</p> <p>8- La decisione di cui al paragrafo 7 è sottoposta ad esame periodico ogni 4 anni.</p> <p>9- In GUUE è l'elenco dei paesi che sono destinatari di una decisione ai sensi del paragrafo 7.</p> <p>10- E' costituita una rete di conoscenze per raggruppare e diffondere le conoscenze necessarie all'attuazione dell'articolo in commento.</p>		
<p>ARTICOLO 13 – Effetti della limitazione, della sospensione, della revoca o dell'annullamento del diritto di guidare o della patente di guida</p> <p>1- Ribadisce il principio che uno SM rifiuta di convertire o emettere per duplicato una patente di guida se il richiedente ha una patente limitata, sospesa, revocata o annullata da altro SM</p> <p>2- Uno SM rifiuta di riconoscere, ai fini della circolazione nel proprio territorio, validità nel proprio territorio di una patente di guida che sia stata limitata, sospesa, revocata o annullata nel territorio di altro SM.</p> <p>3- La patente di guida, o il diritto di guidare, si considerano limitati, sospesi, revocati o annullati finché una persona non soddisfa le condizioni poste dallo SM per recuperare il diritto a guidare o la patente, o il diritto a conseguire una nuova.</p> <p>Gli SM devono assicurare che le condizioni suddette siano proporzionate, non discriminatorie per i titolari di patenti di guida rilasciate da ciascun SM e non comportino di per sé un rifiuto a tempo indeterminato di rilasciare una patente o riconoscere una patente</p>	<p>Quanto al paragrafo 1 e 2 dell'articolo 13 in commento, si rinvia alle disposizioni dei commi 1 e 2 dell'articolo 136-bis del codice della strada.</p> <p>Non è nell'ordinamento nazionale la definizione di "limitazione della patente o del diritto di guidare", di cui al paragrafo 3.</p> <p>Circa l'interpretazione del paragrafo 4 si è chiesto chiarimento alla Commissione.</p>	<p>La disposizione investe le competenze del Ministero dell'Interno e del Ministero della Giustizia.</p>

<p>rilasciata da altro SM.</p> <p>4- A miglior precisazione del paragrafo precedente, si ribadisce che nessuna disposizione osta a che uno SM vieti ad una persona la guida nel proprio territorio a tempo indeterminato, senza darle la possibilità di recuperare il diritto a guidare o a conseguire la patente, se ciò è giustificato dalla sua condotta.</p> <p>Pertanto, se uno SM ha imposto un divieto di guida a tempo indeterminato, conforme alle disposizioni precedenti, può rifiutarsi di riconoscere sine die una qualunque patente di guida emessa in favore del medesimo soggetto da altro SM. Gli altri SM, doversi da quello che ha adottato il divieto di guida a tempo indeterminato, possono – sentito lo SM che ha adottato il divieto – rilasciare la patente a tale persona.</p>		
<p>ARTICOLO 14 – Sistema di guida accompagnata</p> <p>1- in deroga alle disposizioni relative al requisito anagrafico minimo per il conseguimento delle patenti B (18 anni), C, CE (21 anni), gli SM rilasciano tali patenti (per esame teorico e pratico e previa verifica dei requisiti psico-fisici) ai richiedenti che abbiano compiuto 17 anni. Tale patente è contrassegnata con il codice 98.02.</p> <p>2- la patente così conseguita abilita alla guida solo se il conducente è accompagnato da una persona di età non inferiore a 25 anni, titolare della patente richiesta per la guida del veicolo da non meno di 5 anni, che non sia stato sanzionato con il ritiro della patente negli ultimi 5 anni e che, nel medesimo periodo, non sia stato ritenuto responsabile di illecito penale connesso a violazione delle norme di circolazione. Inoltre, se trattasi di patente di categoria C, l'accompagnatore deve essere titolare di carta di qualificazione del conducente.</p> <p>3- Gli SM possono esigere l'identificazione dell'accompagnatore e possono determinarne il numero massimo.</p>	<p>L'ordinamento nazionale conosce la guida accompagnata del minore titolare di patente di categoria A1 o B1. Si fa riferimento all'articolo 115, commi da 1-bis a 1-septies ed al DM 213 dell'11.11.2011 "Regolamento recante disciplina del rilascio dell'autorizzazione a minore ai fini della guida accompagnata e relativa modalità di esercizio."</p> <p>Ma le disposizioni dell'articolo 14 in commento sono diverse e più estese, riguardando anche la patente C e disciplinando la materia in modo differente.</p> <p>La misura non è opzionale, dunque va recepita nell'ordinamento.</p>	<p>E' necessario l'adeguamento delle procedure informatiche del CED, con relativa copertura degli oneri finanziari.</p>

<p>4- Gli SM possono applicare condizioni aggiuntive, informandone la Commissione.</p>		
<p>ARTICOLO 15 – Periodo di prova</p> <p>1- Il titolare di una patente di guida di qualsiasi categoria rilasciata per la prima volta è considerato “conducente inesperto” ed è sottoposto ad un periodo di prova.</p> <p>2- Gli SM adottano per tali conducenti regola che impongono un tasso alcolemico non superiore a 0,00% ed un sistema di controlli e sanzioni (proporzionate, effettive, non discriminatorie e dissuasive) atto a garantire l’efficacia di tale misura.</p> <p>3- Possono stabilire ulteriori disposizioni per i neopatentati, valide sul proprio territorio e finalizzate alla sicurezza stradale.</p> <p>4- la patente di un neopatentato è contrassegnata dal codice UE 98.01</p> <p>5- Le disposizioni relative al periodo di prova non si applicano a chi accede alle patenti di categoria A2 o A con accesso graduale.</p>	<p>Le misure dell’articolo 15 in commento sono affatto nuove, non essendo sovrapponibili né per ambito di applicazione né per corrispondenza dei contenuti alle disposizioni vigenti nell’ordinamento nazionale (articoli 126 e 186 bis del codice della strada, rispettivamente in materia di validità amministrativa della patente di guida e di alcol zero solo per talune categorie di conducenti).</p>	<p>E’ necessario l’adeguamento delle procedure informatiche del CED, con relativa copertura degli oneri finanziari.</p>
<p>ARTICOLO 16 – Esaminatori</p> <p>1- Ribadisce la previsione che gli esaminatori adibiti all’espletamento delle prove pratiche d’esame devono avere una formazione iniziale ed una formazione continua, a carattere periodico, nonché devono essere sottoposti alle disposizioni relative alla garanzia della qualità, come previsto dall’allegato IV. Poiché tali disposizioni sono state introdotte dalla direttiva 2006/126/CE, da applicarsi a decorrere dal 19 gennaio 2013, sono fatti salvi i diritti acquisiti dagli esaminatori prima di tale data.</p> <p>2- La Commissione può modificare l’allegato IV.</p>	<p>La disposizione nazionale vigente nell’articolo 121, comma 5-bis, del codice della strada e nell’allegato IV del decreto legislativo n. 59 del 2011 e successive modificazioni.</p>	

<p>ARTICOLO 17 – Residenza normale</p> <p>1- Ribadisce la definizione di residenza normale che è già propria della direttiva 2006/126/CE.</p> <p>2- Ai fini del rinnovo di validità o del duplicato per smarrimento o furto, si considera residenza normale del personale dei servizi diplomatici UE o dei suoi SM e dei componenti del nucleo familiare, lo SM che ha rilasciato la patente da rinnovarsi o duplicarsi.</p> <p>Segue la definizione di “servizi diplomatici dell’Unione”</p> <p>3- Se il titolare di una patente di guida emessa da uno SM non è in grado di provare che ha stabilito la residenza normale in un altro SM, può come ultima risorsa ottenere il rinnovo della patente dallo SM che l’ha emessa.</p> <p>4- Derogando al principio che una patente di consegua nello SM di residenza normale, una patente di categoria B può essere conseguita nello SM di cui si ha la cittadinanza, piuttosto che in quello di residenza normale, se quest’ultimo non offre al candidato la possibilità di sostenere le prove in una delle lingue ufficiali del suo stato di cittadinanza o con l’assistenza di un interprete.</p>	<p>La norma di riferimento è nell’articolo 118-bis del codice della strada quanto al paragrafo 1.</p> <p>Sono nuove le previsioni dei paragrafi 2, 3 e 4.</p>	
<p>ARTICOLO 18 – Equivalenze delle patenti non conformi al modello standard dell’Unione</p> <p>1- Conferma che gli SM applicano le equivalenze stabilite con decisione (UE)2016/1945 della Commissione, al fine di stabilire le equivalenze tra le abilitazioni alla guida ottenute prima della data di applicazione della direttiva 2006/126/CE e quelle previste dalla direttiva in commento.</p> <p>2- Sono ovviamente fatti salvi i diritti acquisiti.</p>	<p>L’Italia già si conforma alla decisione (UE)2016/1945. La tabella di concordanza delle patenti rilasciate prima del 19 gennaio 2013 con quelle rilasciate dopo l’entrata in vigore della direttiva 2006/126 è nell’allegato VII del decreto legislativo n. 59 del 2011 e successive modificazioni.</p>	
<p>ARTICOLO 19 – Assistenza reciproca</p>	<p>Ai fini di quel che qui rileva, l’articolo 116-bis del</p>	

<p>1- Si ribadisce il principio di reciproca assistenza tra SM per l'attuazione delle disposizioni della direttiva e per lo scambio di informazioni relative alle patenti di guida ed il diritto a guidare, anche a mezzo della rete UE RESPER.</p> <p>2- In particolare gli SM possono avvalersi della rete UE per verificare la validità e l'autenticità di una patente di guida, in sede di controlli sulla circolazione i finalizzati a misure antifalsificazione; per agevolare indagini volte ad individuare il responsabile di infrazioni in materia di sicurezza stradale; per prevenire o accertare reati; ai fini della direttiva 2022/2561 (in materia di qualificazione dei conducenti professionali). Esiste poi un rinvio alle disposizioni di attuazione di quello che attualmente è un progetto di direttiva sull'effetto a livello europeo di determinate decisioni di ritiro della patente di guida.</p> <p>3- l'accesso alla rete è protetto ed è consentito solo alle autorità competenti,</p> <p>4- gli SM si impegnano ad assistersi reciprocamente per garantire il pieno funzionamento della rete anche con riferimento alle patenti di guida mobili.</p> <p>5- entro il 6 giugno 2026 la Commissione adotta atti che definiscono i requisiti operativi utili alle finalità su esposte.</p> <p>6- E' prevista la possibilità che gli SM cooperino nell'applicazione di qualsiasi limitazione, sospensione, revoca o annullamento parziale del diritto di guidare.</p>	<p>codice della strada disciplina la Rete dell'Unione europea delle patenti di guida</p>	
<p>ARTICOLO 20 – Riesame</p> <p>1- E' fatto obbligo agli SM di informare ogni anno la Commissione in merito al numero di patenti rilasciate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, con il dettaglio delle patenti mobili.</p>	<p>La previsione è nuova.</p>	<p>Essa impone nuovi oneri per il CED della motorizzazione</p>
<p>ARTICOLO 21 – Esercizio della delega</p>		

<p>1- E' conferito alla Commissione il potere di adottare gli atti delegati di cui è cenno nell'articolato precedente.</p> <p>2- La Commissione provvede entro 5 anni a decorrere dalla data di entrata in vigore della direttiva.</p> <p>3- Il potere di delega può essere revocato in qualsiasi momento dal parlamento o dal Consiglio.</p> <p>4- Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascun SM.</p> <p>5- La Commissione notifica al Parlamento ed al Consiglio l'adozione di un atto delegato.</p> <p>6- Un atto delegato entra in vigore solo se il Parlamento ed il Consiglio non sollevano obiezioni entro due mesi dalla notifica. Il termine può essere prorogato.</p>		
<p>ARTICOLO 22 – Procedura di Comitato</p> <p>1- Dispone che la Commissione è assistita dal Comitato patenti di guida.</p> <p>2 e 3- procedimentalizza il lavoro della Commissione e del Comitato.</p>		
<p>ARTICOLO 23 – Modifiche alla direttiva (UE) 2022/2561</p> <p>1- Coordina le disposizioni della direttiva in materia di qualificazione dei conducenti alla previsione della guida accompagnata a 17 anni con patente di categoria C.</p>	<p>La disposizione è nuova ed incide sull'articolo 18 del decreto legislativo n. 286 del 2005.</p>	
<p>ARTICOLO 24 – Modifiche al regolamento (UE) 2018/1724</p> <p>1- Coordina le disposizioni del Regolamento sul Single Digital Gateway con le modifiche introdotte dalla direttiva in commento.</p>		

<p>ARTICOLO 25 – Recepimento</p> <p>1- Dispone che gli SM adottano e pubblicano entro due anni dalla data di entrata in vigore della direttiva, le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per darvi attuazione.</p> <p>Attuano tali disposizioni entro tre anni dalla data di pubblicazione della direttiva.</p> <p>2- Gli SM comunicano alla Commissione le fondamentali disposizioni di diritto interno attuative della direttiva.</p>		
<p>ARTICOLO 26 – Abrogazione</p> <p>1-2-3- A decorrere dal terzo anno successivo alla data di adozione della direttiva, sono abrogati:</p> <ul style="list-style-type: none">- la direttiva 2006/126/CE, i riferimenti alla stessa si intendono fatti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII;- il regolamento (UE) 383/2012 in materia di requisiti tecnici per le patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione. I riferimenti a tale regolamento si intendono fatti all'allegato I, parte B, della direttiva, secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII.		
<p>ARTICOLO 27 – Entrata in vigore</p> <p>1- Dispone che la direttiva entri in vigore il ventesimo giorno successivo alla sua pubblicazione sulla GUUE.</p>		
<p>ARTICOLO 28 – Destinatari</p> <p>Sono, evidentemente, gli SM.</p>		

--	--	--

SINTESI DEI CONTENUTI DEGLI ALLEGATI, RICHIAMATI PUNTUALMENTE NELL'ESPOSIZIONE DELL'ARTICOLATO

<p>ALLEGATO I DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE PATENTI DI GUIDA</p> <p>Parte A – specifiche generali ed antifalsificazione della patente di guida fisica - licenza</p> <p>Parte B – Specifiche per il microchip introdotto nell'ambito della patente di guida fisica</p> <p>Parte C – Specifiche per la patente di guida mobile</p> <p>Parte D – Dati da inserire nella patente di guida UE</p> <p>Parte E – Codici unionali e nazionali</p>		<p>Le disposizioni dell'allegato I richiedono adeguata implementazione dei sistemi informatici del CED.</p> <p>Al momento non è stimabile l'impatto dei conseguenti oneri finanziari.</p>
<p>ALLEGATO II REQUISITI MINIMI PER GLI ESAMI E LE CONOSCENZE DI GUIDA, LE COMPETENZE E COMPORTAMENTO ALLA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE</p> <p>Parte A – Test teorico</p> <p>Parte B – Verifica delle capacità e dei comportamenti</p>		
<p>ALLEGATO III – REQUISITI DI IDONEITA' FISICA E MENTALE PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE</p> <p>Definizioni</p>		<p>Competenza del Ministero della salute</p>

<p>Esami medici</p> <p>Vista</p> <p>Udito</p> <p>Persone con disabilità fisica</p> <p>Malattie cardiovascolari</p> <p>Diabete mellito</p> <p>Malattie neurologiche e sindrome delle apnee ostruttive nel sonno</p> <p>Epilessia</p> <p>Disturbi mentali</p> <p>Alcol</p> <p>Farmaci e medicinali</p> <p>Disturbi renali</p> <p>Disposizioni varie</p>		
<p>ALLEGATO IV - NORME MINIME PER LE PERSONE CHE EFFETTUANO LA GUIDA PRATICA (COME ESAMINATORE)</p>		
<p>ALLEGATO V – REQUISITI MINIMI PER LA FORMAZIONE E LE PROVE DEI CONDUCENTI PER COMBINAZIONI QUALI DEFINITE ALL’ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1, LETTERA C), SECONDO TRATTINO, SECONDO COMMA (PATENTE B COD. 96)</p>	<p>Già attuata nell’ordinamento: si veda articolo 116, comma 3, lett. f) n. 1 , del codice della strada ed allegato V del decreto legislativo n. 59 del 2011 e succ. mod.</p>	
<p>ALLEGATO VI – REQUISITI MINIMI PER LA FORMAZIONE E LE PROVE DEI CONDUCENTI PER MOTOCICLI DELLA CATEGORIA a (ACCESSO PROGRESSIVO)</p>	<p>Già attuata nell’ordinamento quanto all’accesso graduale con prova di guida. Si veda art. 115, comma 1, lett. d), n. 1, del codice della strada ed allegato VI del decreto legislativo n. 59 del 2011 e</p>	

	<p>succ mod.</p> <p>Si segnala, inoltre, che all'articolo 123, comma 7, del codice della strada, come da ultimo modificato, è stata prevista anche la possibilità di accesso graduale a seguito di formazione.</p>	
ALLEGATO VII – TAVOLA DI CONCORDANZA		