



2025/2205

5.11.2025

DIRETTIVA (UE) 2025/2205 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 22 ottobre 2025

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nel 2017 il Consiglio «Trasporti», riunitosi a titolo informale a Malta ha convenuto che i numeri costantemente elevati rispettivamente di vittime e di feriti gravi sulle strade costituiscono un problema sociale di primaria importanza e ha stabilito l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti gravi nell'Unione entro il 2030. La dichiarazione di Valletta sulla sicurezza strada adottata il 29 marzo 2017 dai ministri dei Trasporti degli Stati membri dell'Unione ha invitato la Commissione a rafforzare il quadro giuridico e strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020, che comprende l'avvicinamento all'obiettivo a lungo termine di «zero vittime» entro il 2050, migliorando la protezione degli utenti della strada, in particolare degli utenti della strada vulnerabili, che sono più spesso vittime di incidenti stradali. Gli sforzi compiuti in precedenza dalle autorità pubbliche hanno portato a una riduzione delle vittime della strada da 51 400 nel 2001 a 19 800 nel 2021. Tuttavia, tali dati risultano al di sotto dell'obiettivo dell'Unione di ridurre del 75 % il numero di vittime della strada tra il 2001 e il 2020 e i progressi compiuti verso il dimezzamento del numero di vittime della strada durante il primo decennio hanno successivamente perso dinamicità. L'Unione si è impegnata ad avvicinarsi il più possibile all'obiettivo di azzerare gli incidenti stradali entro il 2050. La comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, del 9 dicembre 2020, intitolata «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» («strategia per una mobilità sostenibile e intelligente») definisce la strategia «zero vittime» relativa a tale obiettivo.
- (2) Le norme relative alle patenti di guida sono elementi indispensabili della politica comune dei trasporti, contribuiscono a migliorare la sicurezza stradale, nonché ad agevolare la libera circolazione delle persone che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Tenuto conto dell'importanza dei mezzi di trasporto individuali, il possesso di una patente di guida debitamente riconosciuta dallo Stato membro ospitante è in grado di favorire e agevolare la libera circolazione e la libertà di stabilimento delle persone. Analogamente, l'ottenimento illegale di tale documento o del diritto di guidare, o la revoca di una patente di guida legalmente ottenuta a seguito di un comportamento illecito, incide non solo sullo Stato membro in cui sono state commesse tali violazioni, ma anche sulla sicurezza stradale in tutta l'Unione.

⁽¹⁾ GU C 293 del 18.8.2023, pag. 133.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 28 febbraio 2024 (GU C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj>) e posizione del Consiglio in prima lettura del 29 settembre 2025 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale). Posizione del Parlamento europeo del 21 ottobre 2025 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

- (3) Il quadro istituito dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ dovrebbe essere aggiornato per essere adeguato alla nuova era, sostenibile, inclusivo, intelligente e resiliente. Dovrebbe tenere conto della necessità di ridurre le emissioni prodotte dai trasporti oltre che il consumo di energia del settore, anche attraverso una maggiore diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi, della digitalizzazione, delle tendenze demografiche e degli sviluppi tecnologici per rafforzare la competitività dell'economia dell'Unione. In particolare, per quanto riguarda alcuni veicoli alimentati con combustibili alternativi, l'ambito di applicazione delle categorie di patente di guida dovrebbe riflettere la loro massa maggiore rispetto ai veicoli convenzionali. È importante semplificare e digitalizzare le procedure amministrative, al fine di eliminare gli ostacoli rimanenti, quali gli oneri amministrativi, alla libera circolazione delle persone che sono conducenti e trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Un quadro armonizzato delle patenti di guida standard dell'Unione dovrebbe comprendere sia le patenti di guida fisiche sia le patenti di guida digitali (patenti di guida «mobili») in tutte le categorie e prevederne il riconoscimento reciproco, qualora siano state debitamente rilasciate in conformità della presente direttiva.
- (4) La Comunità europea ha introdotto il primo modello comunitario di patente di guida fisica il 4 dicembre 1980. Da allora le norme relative al modello comunitario sono diventate l'elemento fondamentale delle strutture di rilascio della patente di guida più avanzate al mondo, che interessano più di 250 milioni di conducenti. La presente direttiva dovrebbe pertanto basarsi sull'esperienza e sulla pratica maturate e stabilire norme armonizzate sugli standard dell'Unione in materia di patenti di guida fisiche. Le patenti di guida fisiche rilasciate nell'Unione dovrebbero, in particolare, offrire un livello elevato di protezione contro la frode e la falsificazione attraverso misure antifalsificazione e la possibilità di inserire microchip e codici QR.
- (5) Il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva dovrebbe essere conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare alla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, alla direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾.
- (6) La presente direttiva stabilisce una base giuridica per la conservazione di una serie obbligatoria di dati personali nelle patenti di guida fisiche e nei relativi microchip o codici QR, e nelle patenti di guida mobili, allo scopo di dimostrare e verificare l'identità della persona e il suo diritto a guidare, con l'obiettivo di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'Unione. Tali dati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per dimostrare il diritto di guidare di una persona, identificarla e verificarne i diritti di guida e l'identità. La conservazione e l'ulteriore trattamento di tali dati devono essere conformi, in particolare, all'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), e, per quanto riguarda i dati biometrici, all'articolo 9, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) 2016/679. La presente direttiva prevede inoltre misure di salvaguardia supplementari per garantire la protezione dei dati personali comunicati e conservati da un verificatore durante il processo di verifica. In particolare, il verificatore dovrebbe poter conservare tali dati solo se autorizzato a farlo dal diritto dell'Unione o nazionale; ad esempio, un funzionario di polizia potrebbe essere autorizzato a includere i dati della patente di guida in un rapporto di polizia oppure una società di noleggio potrebbe essere autorizzata a inserire i dati della patente di guida in un contratto di noleggio di un veicolo.
- (7) Per assicurare la chiarezza giuridica e una transizione senza soluzione di continuità dalla direttiva 2006/126/CE alla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero poter conservare dati personali supplementari su un microchip, se ciò è previsto dalla legislazione nazionale conforme al regolamento (UE) 2016/679. Tuttavia la presente direttiva non fornisce di per sé una base giuridica per l'inclusione di tali dati supplementari.

⁽³⁾ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj>).

⁽⁴⁾ Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (direttiva relativa alla vita privata e alle comunicazioni elettroniche) (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj>).

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽⁶⁾ Direttiva (UE) 2016/680 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativa alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali da parte delle autorità competenti a fini di prevenzione, indagine, accertamento e perseguimento di reati o esecuzione di sanzioni penali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la decisione quadro 2008/977/GAI del Consiglio (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 89, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj>).

- (8) Al contrario, il codice QR che sarà istituito dalla presente direttiva dovrebbe consentire la verifica dell'autenticità delle informazioni stampate sulla patente di guida fisica. Tuttavia non dovrebbe rendere possibile la conservazione di informazioni ulteriori rispetto a quelle riportate sulla patente di guida fisica.
- (9) La presente direttiva non fornisce una base giuridica per la costituzione o il mantenimento di banche dati a livello nazionale per la conservazione di dati biometrici negli Stati membri, che è una questione di diritto nazionale, che deve essere conforme al diritto dell'Unione in materia di protezione dei dati. Inoltre, la presente direttiva non fornisce una base giuridica per la costituzione o il mantenimento di una banca dati centralizzata di dati biometrici a livello di Unione.
- (10) La trasformazione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel caso dei trasporti su strada contribuisce a eliminare i restanti ostacoli amministrativi alla libera circolazione delle persone, come quelli relativi alla durata della procedura di rilascio delle patenti di guida fisiche. È pertanto opportuno stabilire uno standard dell'Unione distinto per le patenti di guida mobili rilasciate all'interno dell'Unione. Al fine di agevolare la digitalizzazione, le patenti di guida mobili dovrebbero essere il formato predefinito rilasciato ai candidati con effetto a decorrere dalla data corrispondente a 54 mesi dalla data di adozione del primo degli atti di esecuzione necessari per l'introduzione delle patenti di guida mobili, fatto salvo il diritto del candidato di ottenere una patente di guida fisica o entrambe contemporaneamente mediante un'unica domanda. Gli Stati membri hanno la possibilità di rilasciare patenti di guida mobili prima della data in cui il formato digitale diventerà il formato predefinito.
- (11) In linea con l'obiettivo della trasformazione digitale di non lasciare indietro i cittadini, come indicato nella dichiarazione europea sui diritti e i principi digitali per il decennio digitale del 2023, è essenziale che i cittadini continuino ad avere il diritto di richiedere la patente di guida in formato fisico oltre alla patente di guida in formato digitale. Gli Stati membri dovrebbero pertanto fornire al candidato una patente di guida in formato fisico, su richiesta del candidato, senza indebito ritardo e in generale entro tre settimane, se tale candidato è già in possesso di una patente di guida di tale Stato membro in formato digitale che attesta i diritti di guida del candidato. Inoltre, in situazioni urgenti, in cui la ricezione tardiva della patente di guida fisica comporterebbe un danno sproporzionato per il candidato, gli Stati membri sono incoraggiati a prevedere la possibilità di ricorrere a una procedura di emergenza attraverso la quale la patente di guida fisica sarebbe rilasciata in pochi giorni in cambio di un aumento proporzionato dei pertinenti oneri amministrativi.
- (12) La patente di guida mobile dovrebbe contenere non solo le informazioni riportate sulla patente di guida fisica, ma anche informazioni che consentano di verificare l'autenticità di tali dati. È tuttavia opportuno garantire che, anche in caso di verifica, la quantità di dati personali messi a disposizione sia limitata a quanto sarebbe riportato sulla patente di guida fisica e a quanto strettamente necessario per la verifica dell'autenticità di tali dati. Inoltre, a meno che non sia consentito dal diritto dell'Unione o nazionale, i dati necessari per la verifica non dovrebbero essere conservati dopo lo svolgimento di quest'ultima. Gli Stati membri dovrebbero provvedere affinché le patenti di guida fisiche e mobili rilasciate alla stessa persona siano equivalenti per quanto riguarda i diritti e le condizioni in base ai quali tale persona è autorizzata a guidare e per quanto riguarda la durata della validità amministrativa delle patenti di guida, conformemente alla presente direttiva.
- (13) Spetta agli Stati membri stabilire le proprie norme nazionali che impongono il pagamento di diritti per il rilascio di una patente di guida. Gli Stati membri dovrebbero tuttavia prestare la dovuta attenzione a non influenzare la libera scelta dei cittadini in relazione ai formati delle patenti di guida stabilendo oneri amministrativi sproporzionati che favoriscano indebitamente un formato rispetto all'altro.
- (14) Gli Stati membri dovrebbero collaborare a favore dell'uso e del riconoscimento reciproco a livello mondiale delle patenti di guida mobili. Tale obiettivo potrebbe comportare modifiche alla convenzione internazionale sul trasporto a motore del 24 aprile 1926, alla convenzione di Ginevra sulla circolazione stradale del 19 settembre 1949 e alla convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968. La Commissione si trova nella posizione migliore per fornire assistenza agli Stati membri a tale riguardo, in particolare per quanto concerne le condizioni di interoperabilità che consentono un ampio riconoscimento delle patenti di guida mobili dell'Unione. Come primo passo in tale processo, la Commissione dovrebbe tenere conto dei pertinenti sviluppi nei paesi terzi nell'adottare gli atti di esecuzione sulle patenti di guida mobili.
- (15) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente definisce una visione che consente all'Unione di migliorare in modo significativo la sostenibilità della mobilità e dei trasporti. Le emissioni prodotte dal settore dei trasporti su strada comprendono le emissioni di gas a effetto serra, gli inquinanti atmosferici, il rumore e le microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici e delle strade. Lo stile di guida influenza la quantità di tali emissioni, che hanno possibili impatti negativi sull'ambiente e sulla salute umana. Le prove di guida dovrebbero pertanto garantire che la formazione alla guida consenta ai conducenti di ridurre il loro impatto per quanto riguarda le emissioni, anche attraverso l'ecoguida, e li prepari alla guida di veicoli a emissioni zero o a basse emissioni.

- (16) Al fine di consentire ai cittadini e ai residenti di beneficiare direttamente dei vantaggi del mercato interno senza incorrere in inutili oneri amministrativi aggiuntivi, il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾ prevede l'accesso alle procedure in linea pertinenti per il funzionamento del mercato interno, anche per gli utenti transfrontalieri. Le informazioni sull'ottenimento e il rinnovo di una patente di guida figurano già nell'allegato I di tale regolamento. L'allegato II di tale regolamento dovrebbe essere modificato al fine di garantire che gli utenti che seguono una procedura amministrativa relativa alle patenti di guida beneficino di procedure interamente in linea.
- (17) Le patenti di guida dovrebbero essere suddivise in categorie in base ai tipi di veicoli rispetto ai quali indicano il diritto di guidare. Tale classificazione dovrebbe avvenire in modo chiaro e coerente, nel pieno rispetto delle caratteristiche tecniche dei veicoli interessati e delle capacità necessarie per guidarli.
- (18) Conformemente alla convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, del 13 dicembre 2006, di cui l'Unione è parte dal 21 gennaio 2011, è opportuno adottare disposizioni specifiche per facilitare la guida dei veicoli da parte delle persone con disabilità. Gli Stati membri sono inoltre incoraggiati, senza ridurre le norme minime in materia di idoneità alla guida e competenze di guida stabilite nella presente direttiva, a rispondere alle esigenze specifiche delle persone con disabilità e ad agevolarne le opportunità di acquisire e detenere una patente di guida. Pertanto, previo accordo della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a escludere determinati tipi di veicoli a motore dall'applicazione delle norme in materia di categorie di patente di guida di cui alla presente direttiva.
- (19) Gli Stati membri dovrebbero poter continuare a escludere dall'applicazione della presente direttiva i tipi di veicoli utilizzati dalle forze armate e dagli organismi di protezione civile o messi a loro disposizione, data la natura specifica delle operazioni effettuate da tali forze armate e organismi e dei veicoli utilizzati.
- (20) L'età minima dei candidati per le varie categorie di patenti di guida dovrebbe essere fissata a livello di Unione. Ciò nondimeno gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a innalzare il limite di età per la guida di talune categorie di veicoli al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza stradale. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per determinate categorie e in via eccezionale, ad abbassare l'età minima per tenere conto delle circostanze nazionali, in particolare per quanto riguarda la guida dei veicoli dei vigili del fuoco, della protezione civile e di soccorso, nonché dei veicoli utilizzati ai fini del mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici.
- (21) I veicoli di emergenza, vale a dire i veicoli utilizzati ai fini del mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante le emergenze naturali o antropogeniche, quali i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso, o i veicoli dei vigili del fuoco, potrebbero presentare caratteristiche particolari, ad esempio l'essere più pensanti per via di attrezzature speciali, e potrebbero dover beneficiare di determinate deroghe alle norme generali per una patente di guida di categoria B al fine di rispondere efficacemente alle situazioni di crisi e alle esigenze di soccorso. Inoltre, onde evitare potenziali ostacoli alla circolazione transfrontaliera di tali veicoli durante l'impiego per interventi transfrontalieri in varie regioni dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero poter autorizzare, temporaneamente o a tempo indeterminato, la guida di tali veicoli di emergenza sul loro territorio con una patente di guida di categoria B. A tale riguardo, gli Stati membri sono incoraggiati a riconoscere reciprocamente le misure nazionali, in modo da non ostacolare o penalizzare le operazioni di emergenza transfrontaliere.
- (22) Al fine di tenere conto delle esigenze di mobilità dei giovani residenti negli Stati membri, ad esempio la necessità di percorrere lunghe distanze in zone scarsamente popolate in cui mancano adeguati mezzi alternativi di mobilità personale, gli Stati membri, previo accordo della Commissione, dovrebbero poter abbassare l'età minima a 15 anni per il rilascio di patenti di guida limitate al proprio territorio ai fini della guida di determinati tipi di veicoli della categoria B1. È importante che tale abbassamento dell'età minima non incida negativamente sulla sicurezza stradale. Prima di dare il proprio accordo, la Commissione dovrebbe pertanto valutare debitamente l'impatto sulla sicurezza stradale di tale abbassamento dell'età minima, tenendo conto di tutte le informazioni pertinenti fornite dagli esperti degli Stati membri.
- (23) Combinare un'età minima adeguata per le patenti di guida di ciascuna categoria, che agevoli l'indipendenza dei giovani conducenti in termini di mobilità e il loro accesso tempestivo alla guida professionale, e condizioni più rigorose per i conducenti inesperti, anche per quanto riguarda il consumo di alcol associato alla guida, può migliorare la sicurezza stradale. L'età minima non dovrebbe essere ridotta a scapito della sicurezza stradale.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 2 ottobre 2018, che istituisce uno sportello digitale unico per l'accesso a informazioni, procedure e servizi di assistenza e di risoluzione dei problemi e che modifica il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

- (24) È opportuno istituire un sistema di graduazione, ossia che definisca il diritto di essere titolare di una patente di guida di una categoria specifica come condizione preliminare per l'idoneità di un candidato a essere titolare di determinate altre categorie di patente di guida, e di equivalenze tra categorie, ivi compreso, se del caso, un periodo minimo di esperienza prima dell'idoneità. Tale sistema dovrebbe essere vincolante per tutti gli Stati membri, fatta salva la possibilità per gli Stati membri di applicare tra loro determinate equivalenze nei rispettivi territori. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a stabilire determinate equivalenze limitate all'interno del proprio territorio.
- (25) La maggiore presenza di veicoli alimentati con combustibili alternativi è fondamentale per la transizione verde. La presente direttiva dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di disporre di nuovi modelli di peso superiore nelle categorie di patente di guida B e BE. Pertanto, i titolari di una patente di guida di categoria B o BE dovrebbero essere autorizzati, previa esperienza di guida nella categoria ottenuta, a guidare veicoli a motore, ai fini della guida per il trasposto sia di persone che di merci, alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi, eccedenti una massa autorizzata di 3 500 kg.
- (26) Il diritto alla patente di guida costituisce una garanzia della libera circolazione e facilita la partecipazione alla vita economica e sociale, il che riveste un'importanza particolare nelle zone rurali e meno urbanizzate che dispongono di una rete di trasporti pubblici limitata. Per gli anziani, le persone a mobilità ridotta o le persone con disabilità, il trasporto individuale è un elemento importante a sostegno della loro mobilità. La valutazione dell'idoneità del conducente alla guida sicura dovrebbe essere effettuata sulla base di criteri specifici, tenendo conto in particolare delle condizioni mediche del conducente conformemente ai risultati oggettivi degli esami e, ove appropriato, delle prove. Le decisioni in merito all'annullamento, alla revoca, alla sospensione o alla limitazione delle patenti di guida dovrebbero essere adottate su base individuale e non dovrebbero comportare discriminazioni, in particolare in base all'età.
- (27) Ai fini della sicurezza stradale, è necessario aggiornare i requisiti minimi armonizzati che il candidato deve soddisfare prima del rilascio della patente di guida. Tale aggiornamento dovrebbe comprendere le conoscenze, le capacità e i comportamenti necessari per la guida dei veicoli a motore, la prova di guida e le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale ai fini della guida di detti veicoli.
- (28) In considerazione della disponibilità e dell'utilizzo crescenti di sistemi avanzati di assistenza alla guida e di sistemi di guida automatizzata, è necessario includere i requisiti relativi a tali sistemi nelle prove teoriche al fine di garantire la conoscenza generale da parte del conducente dei vantaggi, delle limitazioni e dei rischi associati a tali sistemi. Tale requisito di conoscenza dovrebbe riguardare, in particolare, il campo d'impiego dei sistemi di guida automatizzata, l'esistenza di richieste di presa in carico da parte dei sistemi di guida automatizzata e gli obblighi restanti del conducente mentre i sistemi di guida automatizzata sono attivi.
- (29) La prova del rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale dovrebbe essere fornita all'atto del rilascio della patente e, in seguito, periodicamente. Tale monitoraggio periodico, conformemente alle norme nazionali sul rispetto delle norme minime, contribuisce alla libera circolazione delle persone, evita distorsioni della concorrenza e tiene maggiormente conto della responsabilità dei conducenti. Le norme nazionali sul rispetto delle norme minime dovrebbero prevedere un esame medico al momento del rilascio e del rinnovo di una patente di guida. Tale esame potrebbe essere effettuato da medici di medicina generale o da qualsiasi altra autorità medica competente o altro professionista del settore sanitario, secondo quanto stabilito dalla legislazione di ciascuno Stato membro.
- (30) Una vista adeguata è una condizione essenziale per garantire l'idoneità fisica alla guida. Tutti i candidati alla patente di guida dovrebbero pertanto sottoporsi a un esame appropriato per assicurarsi di possedere un'acutezza visiva adeguata, compreso, se necessario, un ulteriore esame del campo visivo effettuato da un professionista della vista competente autorizzato dal diritto nazionale. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a non limitarsi a tale requisito, imponendo la stessa procedura in caso di rinnovo delle patenti di guida. La notazione decimale per l'acutezza visiva fornisce una norma riconosciuta a livello internazionale per la comparabilità nella determinazione della vista.
- (31) Per il rilascio o il rinnovo di determinate categorie di patenti di guida, gli Stati membri dovrebbero poter richiedere, anziché un esame medico, che il candidato o il titolare di una patente di guida fornisca, per iscritto o per via elettronica, un'autovalutazione il cui modello potrebbe essere orientato al rischio. Tuttavia, l'opzione più auspicabile sarebbe che gli Stati membri includano esami medici almeno nell'ambito della prima procedura di rilascio delle patenti di guida, al fine di valutare il rispetto delle condizioni stabilite nella presente direttiva e nel diritto nazionale.

- (32) Dopo il rilascio di una patente di guida, gli Stati membri, anziché richiedere un esame medico o un'autovalutazione al momento del rinnovo, dovrebbero essere in grado di istituire un sistema per garantire che si tenga conto dei cambiamenti dell'idoneità fisica o mentale del titolare della patente di guida. Riconoscendo la diversità nell'organizzazione dei sistemi e delle prassi nazionali in ambito sanitario per quanto riguarda il loro efficace coordinamento con le autorità preposte al rilascio e al rinnovo delle patenti di guida, tale sistema potrebbe assumere varie forme, in base al principio fondamentale secondo cui le autorità mediche o le autorità preposte al rilascio delle patenti di guida dovrebbero collegare le condizioni mediche dei titolari di patente di guida alla loro capacità di guidare e alla relativa autorizzazione. Tale reazione da parte delle autorità mediche o preposte al rilascio delle patenti di guida potrebbe anche essere fondata sulla valutazione delle dichiarazioni del titolare di una patente di guida sulla base di un obbligo generale imposto a tutti i titolari di patente di guida di dichiarare il loro stato di salute rilevante ai fini della guida, con conseguente rinvio a uno specialista, divieto di guida espresso da un medico o, in definitiva, revoca, sospensione o limitazione della patente di guida.
- (33) Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere liberi di combinare tali misure al fine di aumentarne l'efficienza e di applicare norme relative all'idoneità alla guida più rigorose di quelle minime stabilite nella presente direttiva.
- (34) I recenti progressi nella tecnologia medica hanno migliorato la sicurezza stradale affrontando i rischi associati alla guida in presenza di determinate condizioni mediche. Innovazioni quali i sistemi di monitoraggio continuo del glucosio per le persone con diabete consentono una gestione efficace e in tempo reale delle loro condizioni, riducendo i rischi legati alla guida. Tali tecnologie in rapida evoluzione garantiscono un migliore controllo dei problemi medici e migliorano ulteriormente la sicurezza stradale.
- (35) In considerazione degli studi condotti su varie patologie che comportano un rischio di eccessiva sonnolenza e stanchezza, la Commissione dovrebbe avviare una revisione delle disposizioni della presente direttiva concernenti la sindrome delle apnee ostruttive nel sonno, una volta che un numero adeguato di studi è stato completato e messo a disposizione della comunità scientifica. Dati i progressi scientifici compiuti nel trattamento delle patologie che pregiudicano la vista, la Commissione dovrebbe anche avviare una revisione delle disposizioni della presente direttiva relative a tali condizioni.
- (36) Al fine di garantire diritti uniformi in tutta l'Unione, fatte salve le considerazioni relative alla sicurezza stradale, le patenti di guida delle categorie AM, A1, A2, A, B1, B e BE dovrebbero avere una validità amministrativa di 15 anni, mentre le patenti di guida delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E dovrebbero avere una validità amministrativa di cinque anni. Tuttavia, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare un periodo di validità di 10 anni anziché 15 anni se la patente di guida è utilizzata anche come documento di identificazione personale. In base al quadro già in vigore, che consente agli Stati membri di aumentare la frequenza di rinnovo con l'avanzare dell'età, la durata generale della validità potrebbe essere ridotta sulla base di fattori oggettivi con un collegamento generale alle condizioni fisiche e mentali medie dei conducenti, ad esempio l'età, e gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a definire periodi di validità più brevi di quelli previsti dalla presente direttiva in casi eccezionali, quali stabiliti dalla presente direttiva.
- (37) I corsi di aggiornamento per conducenti esperti possono migliorare la sicurezza stradale sensibilizzando i conducenti e imponendo loro di acquisire ulteriore esperienza nelle nuove tecnologie, quali sistemi avanzati di assistenza alla guida e sistemi di guida automatizzata. In tale contesto e anche nel quadro della formazione dei conducenti prima del rilascio di una patente di guida, l'uso di simulatori potrebbe essere utile per migliorare importanti capacità di guida, come la reazione a condizioni sfavorevoli e a scenari di emergenza.
- (38) In un contesto di graduale digitalizzazione e automazione, di obblighi di riduzione delle emissioni sempre più rigorosi per quanto riguarda i trasporti su strada, nonché di continui progressi tecnologici in relazione ai veicoli a motore, è necessario tenere aggiornati tutti i conducenti in merito alle nuove tecnologie, alla sicurezza stradale e alla sostenibilità. La promozione da parte degli Stati membri di una formazione lungo tutto l'arco della vita per i conducenti, ad esempio offrendo la partecipazione a corsi di guida sicuri con riscontro, può contribuire a una mobilità più inclusiva. Tale formazione lungo tutto l'arco della vita può svolgere un ruolo fondamentale nel mantenere aggiornate le capacità dei conducenti esperti in termini di sicurezza stradale, nuove tecnologie e cambiamenti nella massa dei veicoli, in grado di migliorare l'efficienza del carburante e ridurre le emissioni, nonché in termini di gestione della velocità.
- (39) Al fine di consentire agli Stati membri e, in casi debitamente giustificati, all'Unione nel suo insieme di reagire a crisi che impediscono alle autorità nazionali di rinnovare le patenti di guida la cui validità altrimenti scadrebbe, dovrebbe essere possibile prorogare la validità amministrativa di tali patenti di guida. Tale proroga dovrebbe essere possibile solo per la durata strettamente necessaria.

- (40) Il principio «un titolare – una patente» dovrebbe impedire a chiunque di essere titolare di più di una patente di guida. Il principio dovrebbe inoltre essere esteso per tenere conto delle specificità tecniche delle patenti di guida mobili, in quanto il titolare potrebbe richiedere il rilascio di una patente di guida fisica al posto di una patente di guida mobile o in combinazione con essa e una patente di guida mobile potrebbe essere visualizzata su diversi dispositivi elettronici.
- (41) Per motivi di sicurezza stradale è opportuno che gli Stati membri possano applicare le disposizioni nazionali in materia di annullamento, revoca, sospensione e rinnovo della patente di guida a qualsiasi titolare che abbia acquisito la residenza normale nel loro territorio.
- (42) I conducenti titolari di una patente di guida rilasciata dallo Stato membro in cui risiedono a seguito della conversione di una patente di guida rilasciata da un paese terzo dovrebbero essere abilitati a guidare in tutta l'Unione come se avessero originariamente ottenuto la patente all'interno dell'Unione. Ciò contribuisce alla libera circolazione delle persone all'interno dell'Unione.
- (43) È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione per individuare i paesi terzi che garantiscono un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione, offrendo in tal modo ai titolari di patenti di guida rilasciate da tali paesi terzi l'opportunità, soggetta a pertinenti condizioni, che dovrebbero essere dettagliate e ben definite per tutte le categorie di patente di guida interessate, di convertire la loro patente di guida a condizioni analoghe a quelle che si applicherebbero se le patenti fossero rilasciate da uno Stato membro. È opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾.
- (44) Per quanto riguarda le patenti di guida rilasciate da paesi terzi che non sono identificati in un atto di esecuzione quali paesi terzi aventi un livello di sicurezza stradale paragonabile a quello dell'Unione, o rilasciate da paesi terzi in relazione ai quali tale atto di esecuzione non autorizza esplicitamente né vieta una conversione di tali patenti di guida, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a convertire le patenti di guida conformemente alle loro norme nazionali, purché utilizzino i pertinenti codici dell'Unione sulla patente di guida rilasciata in tal modo. Qualora il titolare di una tale patente di guida trasferisca la propria residenza in un nuovo Stato membro, quest'ultimo non dovrebbe essere tenuto ad applicare il principio del riconoscimento reciproco alla suddetta patente di guida.
- (45) Anche il nuovo quadro per la conversione delle patenti di guida rilasciate da paesi terzi dovrebbe essere considerato uno strumento per far fronte alla carenza di conducenti professionisti, in quanto le norme intendono agevolare la libera circolazione dei titolari di patenti di guida di varie categorie. Dato che la guida da parte di cittadini di paesi terzi, che sono impiegati o lavorano per un'impresa stabilita in uno Stato membro e che effettuano trasporti su strada all'interno dell'Unione, potrebbe essere soggetta all'ulteriore requisito di qualifiche attestato da un certificato di abilitazione professionale (CAP), la Commissione dovrebbe valutare in che modo gli effetti positivi previsti del nuovo quadro potrebbero essere ulteriormente sostenuti in relazione ad altri documenti di guida, fatto salvo l'obiettivo generale di migliorare la sicurezza stradale nell'Unione.
- (46) Il «turismo delle patenti di guida», vale a dire la pratica di trasferire la residenza al fine di ottenere una nuova patente di guida, tra l'altro per eludere gli effetti di annullamenti, revoche, sospensioni o limitazioni del diritto di guidare di un conducente di un veicolo a motore, della sua patente di guida, o del riconoscimento della validità della sua patente di guida imposti in un altro Stato membro, è un fenomeno diffuso, che incide negativamente sulla sicurezza stradale. Il mero trasferimento di residenza non dovrebbe esentare i conducenti dall'obbligo di recuperare la loro patente di guida, il riconoscimento della sua validità, o il diritto di guidare. Allo stesso tempo, è opportuno chiarire che qualsiasi comportamento da parte dei cittadini, o la mancanza di idoneità fisica o mentale alla guida, dovrebbe comportare un divieto di guida di durata indeterminata solo laddove ciò sia debitamente giustificato. È opportuno stabilire condizioni affinché gli Stati membri diversi da quelli che hanno imposto annullamenti, revoche, sospensioni o limitazioni della patente di guida possano comunque rilasciare una patente di guida alla persona interessata, qualora ciò sia ritenuto opportuno sulla base di una decisione informata e la validità della patente di guida rilasciata in tal modo sia limitata al territorio degli Stati membri che non hanno imposto un divieto di durata indeterminata.

⁽⁸⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (47) È opportuno introdurre a livello di Unione un sistema di guida accompagnata per determinate categorie di patenti di guida, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Le norme di tale sistema dovrebbero prevedere la possibilità per i candidati di acquisire la patente di guida nelle categorie pertinenti prima del raggiungimento dell'età minima richiesta. Tuttavia, l'uso di tali patenti di guida dovrebbe essere subordinato all'obbligo di essere accompagnati da un conducente esperto, ad esempio un familiare. In tali situazioni gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per motivi di sicurezza stradale, a definire condizioni e norme più rigorose nel loro territorio per quanto riguarda le patenti di guida da essi rilasciate.
- (48) Il sistema di guida accompagnata, fatto salvo il suo obiettivo generale di migliorare la sicurezza stradale, potrebbe contribuire a rendere la professione di conducente di autocarri più accessibile e attraente per le giovani generazioni, al fine di ampliare le loro possibilità professionali e contribuire ad affrontare la carenza di conducenti nell'Unione. Pertanto, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di applicare tale sistema alle patenti di guida delle categorie C1, C1E e C in aggiunta alle patenti di guida di categoria B, e le patenti di guida rilasciate di conseguenza dovrebbero essere riconosciute reciprocamente tra gli Stati membri che applicano tale ambito di applicazione più ampio al sistema.
- (49) Il sistema di guida accompagnata non dovrebbe limitare l'attuale possibilità per gli Stati membri di abbassare l'età minima per la categoria B e di applicare le relative condizioni a livello nazionale.
- (50) È opportuno semplificare, senza compromettere la sicurezza stradale, le condizioni e i requisiti stabiliti nella direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽⁹⁾ per quanto riguarda la guida di autobus di categoria D o DE a partire da una determinata età dopo il conseguimento della qualifica professionale.
- (51) Gli Stati membri sono incoraggiati a intensificare i partenariati tra gli organismi di istruzione e formazione, comprese le università e le scuole professionali, e le imprese di trasporto e logistica, al fine di affrontare la carenza di conducenti professionisti nell'Unione. Lo sviluppo e il sostegno di apprendistati, tirocini e offerte educative analoghe nell'ambito di tali partenariati dovrebbero offrire ai futuri conducenti professionisti l'opportunità di familiarizzare maggiormente con i vantaggi e le sfide della professione, di migliorare le proprie capacità operative e organizzative e di acquisire esperienza, utilizzando nel contempo tecnologie e tecniche avanzate. La Commissione è incoraggiata a sostenere i partenariati pubblico-privato tra le scuole professionali e le imprese di logistica e trasporto al fine di migliorare la disponibilità e le competenze dei conducenti professionisti, utilizzando programmi dell'Unione come Erasmus+.
- (52) Nel fare il punto su quali fonti di entrate esistono per facilitare la sicurezza stradale, si raccomanda agli Stati membri di utilizzare le entrate generate dalle sanzioni pecuniarie per le infrazioni in materia di sicurezza stradale nell'ambito di applicazione della direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁾ al fine di aumentare la sicurezza stradale e garantire la trasparenza delle misure di sicurezza stradale.
- (53) È opportuno garantire che i conducenti che ottengono per la prima volta la patente di guida non mettano a repentaglio la sicurezza stradale. Per tali conducenti inesperti è opportuno stabilire un periodo di prova di almeno due anni, durante il quale dovrebbero applicarsi norme o sanzioni per la guida in stato di ebbrezza più rigorose, fatte salve le competenze degli Stati membri a regolamentare il comportamento dei conducenti. Tali norme più rigorose potrebbero includere o consistere in una formazione specifica per i conducenti inesperti che fornisca loro ulteriori istruzioni sulla consapevolezza dei rischi e consenta loro di riflettere sul loro comportamento. È inoltre opportuno stabilire misure speciali per garantire la riduzione della guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti tra i conducenti inesperti, come anche per incoraggiarli a usare correttamente i necessari sistemi di sicurezza. Tali misure potrebbero includere norme o sanzioni più rigorose. Ove si ricorra a sanzioni, queste ultime dovrebbero essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e potrebbero includere interdizioni alla guida, nonché una formazione specifica sulla consapevolezza dei rischi per i conducenti inesperti. Tali misure speciali potrebbero inoltre consistere in iniziative mirate in termini di rispetto delle norme e campagne informative. Gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad applicare liberamente norme aggiuntive nel loro territorio per i conducenti inesperti al fine di migliorare la sicurezza stradale, come un secondo periodo di prova per una categoria di patente di guida supplementare per tenere conto dei diversi rischi e delle necessarie competenze inerenti alla nuova categoria.

⁽⁹⁾ Direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri (GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj>).

⁽¹⁰⁾ Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>).

- (54) I regimi di tolleranza zero di applicazione generale per la guida in stato di ebbrezza, associati a un'applicazione mirata, si sono dimostrati un metodo efficace per migliorare la sicurezza stradale. Un limite zero per l'alcol, che non tiene conto dell'esposizione accidentale o di un'esposizione che non ha alcun impatto sulle prestazioni di guida, è comunemente percepito come la misura più efficace per ridurre il numero di vittime e feriti sulle strade. Vengono inoltre introdotte politiche di tolleranza zero per quanto riguarda la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Gli Stati membri sono incoraggiati a mantenere e introdurre nel loro diritto nazionale tali regimi di tolleranza zero di applicazione generale, relativamente ai quali il sistema del periodo di prova dovrebbe essere una misura complementare volta a contrastare l'eccessiva proporzione di conducenti inesperti, per lo più giovani, negli incidenti stradali connessi alla guida in stato di ebbrezza e al consumo di stupefacenti.
- (55) Gli Stati membri sono incoraggiati a includere nei loro programmi di studio della scuola elementare e secondaria una formazione adeguata all'età sulle norme in materia di sicurezza stradale e sulla consapevolezza dei rischi legati al traffico, che rifletta anche la crescente popolarità dei dispositivi di mobilità personale come le biciclette elettriche e i monopattini elettrici. L'apprendimento delle norme di base in materia di sicurezza stradale in giovane età può contribuire a prevenire gli incidenti stradali, promuovendo la sensibilizzazione e sviluppando comportamenti responsabili, consentendo così ai cittadini, fin dalla giovane età, di prendere decisioni sicure sulla base di una solida conoscenza dei rischi e delle norme applicabili. La Commissione è incoraggiata a consentire e sostenere gli scambi di migliori pratiche tra gli Stati membri e le loro autorità, anche attraverso un sostegno finanziario.
- (56) Dovrebbero essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida e ai requisiti di formazione degli esaminatori di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, compreso un esame di percezione del pericolo alla guida, garantendo in tal modo una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente e giungendo a una migliore armonizzazione delle prove di guida. Inoltre, alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare tali norme minime, al fine di adeguarle agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici in questo settore, compresi i sistemi avanzati di assistenza alla guida e i sistemi di guida automatizzata, ove necessario.
- (57) La nozione di residenza normale dovrebbe essere stabilita in modo da consentire di risolvere le questioni che sorgono quando non è possibile stabilire la residenza normale sulla base di legami professionali o personali. La regola secondo cui le patenti di guida possono essere rilasciate solo dallo Stato membro di residenza normale potrebbe rappresentare, in taluni casi, una barriera linguistica sproporzionata. Pertanto, nei casi in cui lo Stato membro di residenza normale non offra la possibilità di sostenere le prove nella lingua ufficiale dello Stato membro di cui il candidato è cittadino, si dovrebbe consentire al candidato di sostenere la prova teorica o pratica, o entrambe, nello Stato membro di cittadinanza del candidato. Tale deroga non dovrebbe impedire agli Stati membri di intervenire contro gli abusi o le frodi che potrebbero scaturire dalla nuova flessibilità. È opportuno stabilire norme specifiche per i diplomatici e le loro famiglie, qualora gli obblighi professionali dei diplomatici impongano loro di vivere all'estero per un periodo di tempo prolungato.
- (58) È opportuno che gli Stati membri si assistano reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva. Nella misura del possibile, dovrebbero avvalersi della rete dell'UE delle patenti di guida di cui all'articolo 15, paragrafo 1, della direttiva 2006/126/CE per fornire tale assistenza. La rete dell'UE delle patenti di guida mira a garantire il riconoscimento dei documenti e dei diritti acquisiti provenienti dagli Stati membri, a combattere la frode documentale e la guida senza autorizzazione, a evitare il rilascio di più patenti di guida e a facilitare l'applicazione delle interdizioni alla guida. In particolare, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di verificare sistematicamente che i motivi che hanno portato alla precedente imposizione di annullamenti, revoche, sospensioni o limitazioni siano venuti meno. L'uso della rete dell'UE delle patenti di guida per l'attuazione di altri atti dell'Unione dovrebbe essere consentito solo nella misura in cui tali usi siano esplicitamente previsti dalla presente direttiva.
- (59) Al fine di consentire l'elaborazione di relazioni significative sull'attuazione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe ricevere annualmente informazioni sul numero di patenti di guida fisiche e mobili rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria. La Commissione dovrebbe inoltre ricevere statistiche sugli incidenti stradali gravi che coinvolgono conducenti di 17 anni [che partecipano a un sistema di guida accompagnata], nell'ambito della più ampia raccolta di dati sugli incidenti stradali dei conducenti professionisti. In vista della preparazione di tali relazioni, dell'assistenza reciproca degli Stati membri nell'attuazione della presente direttiva e degli sforzi congiunti degli Stati membri volti a migliorare la sicurezza stradale in generale, gli Stati membri sono incoraggiati a condividere regolarmente informazioni tra di loro e con la Commissione in merito alle loro migliori pratiche per quanto riguarda le misure di sicurezza stradale connesse ai conducenti, ad esempio formazione sulla consapevolezza dei rischi, programmi per conducenti inesperti, attenzione agli utenti della strada vulnerabili, formazione lungo tutto l'arco della vita o monitoraggio dell'idoneità del conducente alla guida. Tali scambi possono far parte di un progetto, come l'Osservatorio europeo della sicurezza stradale e lo Scambio dell'UE in materia di sicurezza stradale, o delle riunioni periodiche dei gruppi di esperti. Le differenze nei metodi, nelle pratiche e nelle caratteristiche nazionali tra gli Stati membri sono una fonte preziosa per l'apprendimento reciproco e lo scambio delle migliori pratiche.

- (60) Gli sviluppi tecnologici e le innovazioni nei veicoli alimentati con combustibili alternativi, che incidono sulla massa dei veicoli, continuano a influenzare il quadro normativo che disciplina le patenti di guida. Essendo tecnicamente complesso, tale quadro dovrebbe evolvere in modo da assicurare la certezza del diritto e rispettare il principio della neutralità tecnologica, garantendo che le norme non favoriscano né penalizzino ingiustificatamente tecnologie specifiche, ma forniscano invece un quadro equo e adeguato alle esigenze future. La Commissione dovrebbe pertanto monitorare i progressi tecnologici nei veicoli alimentati con combustibili alternativi e valutarne l'impatto sulla graduazione e sulle equivalenze tra le categorie di patente di guida, al fine di garantire un quadro normativo chiaro, equilibrato e aggiornato che tuteli la sicurezza stradale senza soffocare l'innovazione.
- (61) Al fine di conseguire gli obiettivi della presente direttiva, in particolare per adeguare gli allegati agli sviluppi tecnici, operativi o scientifici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda la modifica delle parti dell'allegato della presente direttiva che disciplinano le specifiche delle patenti di guida fisiche; la modifica della parte dell'allegato della presente direttiva che stabilisce le specifiche per le patenti di guida mobili; la modifica della parte dell'allegato della presente direttiva che disciplina le norme relative ai codici nazionali e dell'Unione applicabili; la modifica degli allegati della presente direttiva che specificano taluni requisiti minimi relativi al rilascio, alla validità e al rinnovo delle patenti di guida; e la modifica dell'allegato che stabilisce le norme minime per gli esaminatori di guida. Tale potere dovrebbe essere conferito per un periodo di cinque anni, dato che si verificano di frequente sviluppi tecnici, operativi e scientifici che incidono sulle materie disciplinate da questi allegati. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016⁽¹¹⁾. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (62) La Commissione dovrebbe istituire un apposito gruppo di esperti sulle patenti di guida e le questioni correlate, al fine di poter ricorrere, ove necessario, a una pertinente gamma di competenze per l'esercizio del suo potere di adottare atti delegati nonché di agevolare e incoraggiare gli scambi a livello dell'Unione tra i portatori di interessi e gli esperti degli Stati membri su tutte le questioni relative alle patenti di guida, alle procedure di rilascio delle patenti di guida, al miglioramento della sicurezza stradale e all'eliminazione degli ostacoli amministrativi a cui devono far fronte i cittadini o le imprese. In particolare, il gruppo di esperti dovrebbe facilitare lo scambio delle migliori pratiche sui requisiti in termini di età e idoneità applicabili ai candidati al conseguimento della patente, sui vantaggi dei sistemi gradualmente di rilascio della patente e dell'apprendimento lungo tutto l'arco della vita, sugli effetti delle nuove tecnologie quali la patente di guida mobile e la guida automatizzata o assistita, sull'agevolazione dell'eliminazione degli ostacoli alla libera circolazione dei titolari di patenti di guida non reciprocamente riconosciute, come quelle per le macchine mobili non stradali, e sulle norme relative alla formazione e alle prove per i nuovi conducenti.
- (63) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione della presente direttiva, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per stabilire disposizioni dettagliate concernenti le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza che i codici QR inseriti nelle patenti di guida fisiche devono rispettare e le disposizioni riguardanti l'aspetto visivo, l'interoperabilità, le norme di aggiornamento dei dati e delle registrazioni, la sicurezza, le modalità organizzative per il trattamento e la protezione dei dati personali, le prove e le norme tecniche e di sicurezza per lo scambio e gli elenchi di fiducia degli emittenti di fiducia delle patenti di guida mobili per la verifica delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali, nella misura del possibile, tenendo conto anche del quadro generale e delle specifiche tecniche necessarie per il riconoscimento di tali patenti di guida da parte delle autorità dei paesi terzi e per stabilire un insieme comune di norme che disciplinino il funzionamento della rete dell'UE delle patenti di guida, compresi i requisiti operativi, di interfaccia e tecnici dettagliati, al fine di garantire l'interoperabilità tra i sistemi nazionali connessi alla rete dell'UE delle patenti di guida, la protezione dei dati personali scambiati attraverso la rete dell'UE delle patenti di guida e il corretto funzionamento di tutte le funzionalità di tale rete stabilite dal diritto dell'Unione e nazionale. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011.

⁽¹¹⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

- (64) Ove sussistano, in casi debitamente giustificati relativi alla proroga del periodo di validità amministrativa delle patenti di guida in tutta l'Unione, imperativi motivi di urgenza relativi ad una crisi, è opportuno che la Commissione adotti atti di esecuzione immediatamente applicabili.
- (65) Per motivi di coerenza, è opportuno modificare il regolamento (UE) 2018/1724 e la direttiva (UE) 2022/2561, che trattano alcune questioni contemplate dalla presente direttiva.
- (66) È opportuno abrogare la direttiva 2006/126/CE e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione ⁽¹²⁾.
- (67) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire ridurre seriamente il numero delle vittime di incidenti stradali nell'Unione e agevolare la libera circolazione delle persone prevedendo norme uniformi in materia di diritto di guidare e di rilascio e rinnovo delle patenti di guida e del loro riconoscimento reciproco, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri in quanto le norme nazionali che disciplinano il rilascio, il rinnovo, la sostituzione e la conversione delle patenti di guida comporterebbero requisiti così diversi da non poter conseguire il livello di sicurezza stradale e di libera circolazione dei cittadini garantito da norme armonizzate, ma, a motivo della natura transfrontaliera e su scala dell'Unione del traffico stradale e della necessità di stabilire requisiti minimi comuni, possono essere conseguiti meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (68) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾, il garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il 25 aprile 2023 ⁽¹⁴⁾.
- (69) Conformemente alla dichiarazione politica comune del 28 settembre 2011 degli Stati membri e della Commissione sui documenti esplicativi ⁽¹⁵⁾, gli Stati membri si sono impegnati ad accompagnare, in casi giustificati, la notifica delle loro misure di recepimento con uno o più documenti che chiariscano il rapporto tra gli elementi costitutivi di una direttiva e le parti corrispondenti degli strumenti nazionali di recepimento. Per quanto riguarda la presente direttiva, il legislatore ritiene che la trasmissione di tali documenti sia giustificata,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

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

⁽¹²⁾ Regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione, del 4 maggio 2012, recante i requisiti tecnici per le patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione (microchip) (GU L 120 del 5.5.2012, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj>).

⁽¹³⁾ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

⁽¹⁴⁾ GU C 199 del 7.6.2023, pag. 13.

⁽¹⁵⁾ GU C 369 del 17.12.2011, pag. 14.

2. La presente direttiva non si applica:

- a) alle macchine mobili non stradali quali definite all'articolo 3, punto 1, del regolamento (UE) 2025/14 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁶⁾; e
- b) ai veicoli a motore, su ruote o cingoli, aventi almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino, specialmente concepiti per trainare, spingere, trasportare o azionare determinate attrezzature, macchine o rimorchi impiegati nelle aziende agricole o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le definizioni seguenti:

- 1) «patente di guida»: un documento, in formato fisico o digitale, o in entrambi, che attesta il diritto di guidare veicoli a motore e indica le condizioni alle quali il titolare è autorizzato a guidare;
- 2) «patente di guida fisica»: una patente di guida in formato fisico;
- 3) «patente di guida mobile»: una patente di guida in formato digitale;
- 4) «veicolo a motore»: ogni veicolo stradale munito di un motore di propulsione, ad eccezione dei veicoli che circolano su rotaie;
- 5) «veicolo a due ruote»: un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾;
- 6) «veicolo a tre ruote»: un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 7) «quadriciclo leggero»: un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 8) «motociclo»: un veicolo a due ruote con o senza sidecar di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettere c) e d), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 9) «triciclo a motore»: un veicolo munito di tre ruote simmetriche di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 10) «autoveicolo»: un veicolo a motore, destinato normalmente al trasporto su strada di persone o di cose, ovvero al traino su strada di veicoli utilizzati per il trasporto di persone o di cose. Sono compresi i filobus;
- 11) «filobus»: un veicolo che può essere collegato con una rete elettrica e non circola su rotaie;
- 12) «quadriviale pesante»: un veicolo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) n. 168/2013;
- 13) «camper»: un veicolo per uso speciale della categoria M di cui all'articolo 4 e all'allegato I, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858;
- 14) «crisi»: un evento eccezionale, imprevisto e improvviso, naturale o antropogenico, di natura e portata straordinarie che si verifica all'interno o all'esterno dell'Unione con un impatto diretto o indiretto significativo sul settore dei trasporti su strada e che inoltre impedisce o compromette in modo sostanziale la possibilità per i titolari di patenti di guida o le autorità nazionali competenti di espletare le procedure necessarie per il rinnovo delle stesse.

⁽¹⁶⁾ Regolamento (UE) 2025/14 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 dicembre 2024, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (UE) 2019/1020 (GU L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj>).

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) n. 168/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 gennaio 2013, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli (GU L 60 del 2.3.2013, pag. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

*Articolo 3***Specifiche standard dell'Unione in materia di patenti di guida e riconoscimento reciproco**

1. Gli Stati membri provvedono affinché le rispettive patenti di guida nazionali siano rilasciate in conformità della presente direttiva e siano conformi alle specifiche standard dell'Unione di cui all'Allegato I e ad altri criteri a norma:
 - a) dell'articolo 4, per le patenti di guida fisiche;
 - b) dell'articolo 5, per le patenti di guida mobili.
2. Gli Stati membri provvedono affinché le patenti di guida fisiche e mobili rilasciate alla stessa persona siano perfettamente equivalenti per quanto riguarda i diritti e le condizioni in base ai quali tale persona è autorizzata a guidare e la loro validità amministrativa.
3. Fatto salvo il trattamento delle patenti di guida esistenti in caso di conversione o sostituzione in conformità dell'articolo 13, paragrafi 3, e 4, gli Stati membri non impongono quale condizione preliminare il possesso di una patente di guida fisica o mobile da parte del candidato al momento del rilascio, della sostituzione, del rinnovo o della conversione di una patente di guida nell'altro formato.
4. Con effetto a decorrere dalla data corrispondente a 54 mesi dalla data di adozione del primo degli atti di esecuzione in conformità dell'articolo 5, paragrafo 7, gli Stati membri provvedono affinché il formato predefinito in cui sono rilasciate le patenti di guida sia quello della patente di guida mobile, fatto salvo il diritto del candidato di ottenere la patente di guida in formato fisico o in entrambi i formati mediante un'unica domanda contemporaneamente. Dopo il rilascio di una patente di guida in un formato, il titolare di una patente di guida continua ad avere il diritto di chiedere il rilascio della patente di guida nell'altro formato, anche quando la patente di guida di tale titolare non è ancora scaduta.
5. Gli Stati membri possono rilasciare patenti di guida mobili prima della data di cui al paragrafo 4.
6. Le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri sono riconosciute reciprocamente dai medesimi. Tuttavia, le patenti di guida mobili rilasciate da norma dell'articolo 5 sono riconosciute reciprocamente solo dopo la data di cui al paragrafo 4 del presente articolo.

*Articolo 4***Patenti di guida fisiche**

1. Gli Stati membri rilasciano patenti di guida fisiche sulla base delle specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I.
2. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per evitare i rischi di falsificazione delle patenti di guida, comprese quelle rilasciate prima del 19 gennaio 2013. Essi informano la Commissione delle misure adottate.

Le patenti di guida fisiche sono protette contro la falsificazione, come minimo, mediante le specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I, parte A2. Gli Stati membri possono introdurre caratteristiche di sicurezza aggiuntive.

3. Allorché il titolare di una patente di guida fisica in corso di validità sprovvista di un periodo di validità amministrativa acquisisce la residenza normale in uno Stato membro diverso dallo Stato membro di emissione, lo Stato membro ospitante può, a partire da due anni dopo la data in cui il titolare ha acquisito la residenza normale nel suo territorio, applicare alla patente i periodi di validità amministrativa di cui all'articolo 10, paragrafo 2, rinnovando la patente di guida.
4. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 19 gennaio 2033, tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione soddisfino tutti i requisiti della presente direttiva.
5. Gli Stati membri possono decidere di inserire un microchip nella patente di guida fisica. Qualora decida di inserire un microchip nella patente di guida fisica, uno Stato membro può anche decidere, se previsto dalla legislazione nazionale in materia di patenti di guida, di memorizzare nel microchip dati supplementari rispetto a quelli specificati nell'allegato I, parte D.

Qualora prevedano l'inserimento di un microchip nella patente di guida fisica, gli Stati membri applicano, come minimo, i pertinenti requisiti tecnici di cui all'allegato I, parti da B a B4. Gli Stati membri possono introdurre caratteristiche di sicurezza aggiuntive.

Qualora adottino la decisione di inserire un microchip nelle patenti di guida fisiche da essi rilasciate o qualora modifichino successivamente tale decisione, gli Stati membri informano la Commissione entro tre mesi dall'adozione della pertinente decisione. Gli Stati membri che hanno già inserito un microchip nelle patenti di guida fisiche ne informano la Commissione entro il 26 febbraio 2026.

6. Gli Stati membri possono decidere di inserire, nello spazio riservato al microchip sulle patenti di guida fisiche da essi rilasciate, un codice QR al posto del microchip o in combinazione con esso. Il codice QR consente di verificare l'autenticità delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica.

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

La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti le caratteristiche di interoperabilità e le misure di sicurezza che i codici QR inseriti nelle patenti di guida fisiche devono rispettare. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

7. Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica delle informazioni riportate sulla patente di guida fisica non siano conservati dal verificatore, a meno che tale conservazione non sia autorizzata dal diritto dell'Unione o nazionale, e si assicurano che l'autorità che ha rilasciato la patente di guida non sia informata della verifica.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 25 per modificare l'allegato I, parti A1 e A2, da B a B4, e D, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 5

Patenti di guida mobili

1. Gli Stati membri rilasciano patenti di guida mobili sulla base delle specifiche standard dell'Unione di cui all'allegato I, parte C.

2. Ciascuno Stato membro provvede affinché le patenti di guida mobili da esso rilasciate possano essere recuperate elettronicamente a titolo gratuito dai titolari delle stesse.

Le patenti di guida mobili sono rilasciate ai titolari per essere utilizzate con i portafogli europei di identità digitale quali attestati elettronici di attributi a norma del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁸⁾.

3. Gli Stati membri provvedono affinché le patenti di guida mobili non contengano ulteriori dati rispetto a quelli indicati nell'allegato I, parte D, e che il verificatore non tratti a fini di verifica dati personali diversi da quelli necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare.

4. Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare della patente di guida mobile non siano conservati dal verificatore, a meno che tale conservazione non sia autorizzata dal diritto dell'Unione o nazionale.

5. Gli Stati membri comunicano alla Commissione un elenco degli emittenti delle patenti di guida mobili e lo tengono aggiornato. La Commissione rende pubblici tali elenchi attraverso un canale sicuro e in forma firmata o sigillata elettronicamente e adatta al trattamento automatizzato.

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 25 per modificare l'allegato I, parte C, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

⁽¹⁸⁾ Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno e che abroga la direttiva 1999/93/CE (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

7. Entro il 26 novembre 2026, la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti l'aspetto visivo, l'interoperabilità, le norme di aggiornamento dei dati e delle registrazioni, la sicurezza, le misure organizzative per il trattamento e la protezione dei dati personali, le prove e le norme tecniche e di sicurezza per lo scambio e gli elenchi di fiducia degli emittenti di fiducia delle patenti di guida mobili per la verifica delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali. La Commissione, per quanto possibile, tiene conto del quadro generale e delle specifiche tecniche necessarie per il riconoscimento di tali patenti di guida da parte delle autorità dei paesi terzi. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

Articolo 6

Categorie di patenti di guida

1. La patente di guida autorizza il titolare a guidare veicoli a motore secondo la seguente classificazione:

a) ciclomotori:

categoria AM:

- veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di progetto non superiore a 45 km/h e una potenza massima netta non superiore a 4 kW (esclusi quelli con una velocità massima di progetto inferiore o uguale a 25 km/h);
- quadricicli leggeri;

b) motocicli e tricicli a motore:

i) categoria A1:

- motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, con una potenza massima netta non superiore a 11 kW e un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;
- tricicli a motore con una potenza massima netta non superiore a 15 kW;

ii) categoria A2:

- motocicli con una potenza massima netta non superiore a 35 kW e un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivati da una versione di potenza [netta] superiore a 70 kW;

iii) Categoria A:

- motocicli;
- tricicli a motore con una potenza massima netta superiore a 15 kW.

Ai veicoli a motore delle categorie di cui alla lettera a) e alla presente lettera può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi la metà della massa a vuoto del veicolo. Gli Stati membri possono applicare condizioni supplementari alle patenti di guida da essi rilasciate, sulla base di considerazioni di sicurezza stradale;

c) autoveicoli:

i) categoria B1:

- quadricicli pesanti.

La categoria B1 è facoltativa; negli Stati membri che non introducono questa categoria, è necessaria una patente della categoria B per la guida di questi veicoli. Tali Stati membri possono rifiutare la conversione di una patente di guida per la categoria B1.

Gli Stati membri possono inoltre decidere di introdurre questa categoria, ai fini della guida sul loro territorio, esclusivamente per i veicoli di cui all'articolo 9, paragrafo 4, primo comma, lettera c), alle condizioni ivi previste e purché siano rispettati i requisiti aggiuntivi che il conducente abbia meno di 21 anni di età al momento del rilascio della patente di guida e che la patente di guida per tale categoria scada al compimento dei 21 anni. Qualora uno Stato membro decida in tal senso, contrassegna la patente di guida con il codice dell'Unione 60.03, di cui all'allegato I, parte E;

ii) categoria B:

- autoveicoli la cui massa massima autorizzata non supera 3 500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₁ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento (UE) 2018/858.

Fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₂ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto ii), del regolamento (UE) 2018/858, purché la massa massima autorizzata complessiva non superi 4 250 kg. Qualora la massa complessiva superi 3 500 kg, gli Stati membri, conformemente all'allegato V, richiedono per la guida della combinazione stessa:

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

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

A condizione che tale corso di formazione sia stato completato e/o che tale prova sia stata superata, conformemente all'allegato V, e fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, gli autoveicoli di questa categoria possono consistere in:

- un camper la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi 4 250 kg, anche in combinazione con un rimorchio, se la massa massima autorizzata complessiva non supera 5 000 kg;
- fatta salva un'autorizzazione di uno Stato membro conformemente alle condizioni di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera d), un veicolo di emergenza a motore utilizzato per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso o i veicoli dei vigili del fuoco, la cui massa massima autorizzata superi 3 500 kg ma non superi, anche in combinazione con un rimorchio, 5 000 kg; o
- un autoveicolo alimentato con combustibili alternativi che rientri nell'equivalenza di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera i), in combinazione con un rimorchio, non già contemplato dal secondo trattino, se la massa massima autorizzata complessiva supera 4 250 kg ma non supera 5 000 kg.

Gli Stati membri indicano sulla patente di guida, mediante il pertinente codice dell'Unione di cui all'allegato I, parte E, l'abilitazione alla guida di tale combinazione, camper o veicolo di emergenza.

iii) categoria BE:

- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio o semirimorchio delle categorie O₁ o O₂ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858;

iv) categoria C1:

- autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 7 500 kg, e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₁ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;

v) categoria C1E:

- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C1 e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata eccede i 750 kg, purché la massa autorizzata del complesso non superi 12 000 kg;
- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria B e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa autorizzata eccede i 3 500 kg, purché la massa autorizzata del complesso non superi 12 000 kg;

vi) categoria C:

- autoveicoli diversi da quelli delle categorie D1 o D la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₁ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento (UE) 2018/858.

vii) categoria CE:

- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio o di un semirimorchio la cui massa massima autorizzata eccede i 750 kg;

viii) categoria D1:

- autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di più di 8 ma non più di 16 passeggeri, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₁ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;

ix) categoria D1E:

- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria D1 e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata eccede i 750 kg;

x) categoria D:

- autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di più di otto passeggeri oltre al conducente;
- agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio della categoria O₁ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), punto i), del regolamento (UE) 2018/858;

xi) categoria DE:

- fatte salve le norme di omologazione per i veicoli interessati, complessi di veicoli composti di una motrice rientrante nella categoria D e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata eccede i 750 kg.

2. Gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente articolo determinati tipi specifici di veicoli a motore, tra cui i veicoli speciali per le persone con disabilità, previo accordo della Commissione, che si basa su una valutazione dell'impatto dell'esclusione proposta sulla sicurezza stradale.

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

Articolo 7

Età minima

1. L'età minima del candidato cui può essere rilasciata la patente di guida è la seguente:

- a) 16 anni per le categorie AM, A1 e B1;
- b) 18 anni per le categorie A2, B, BE, C1 e C1E;
- c) per quanto riguarda la categoria A:
 - i) 20 anni per i motocicli. Tuttavia, la guida di motocicli di questa categoria è subordinata all'acquisizione di una previa esperienza di almeno due anni alla guida di motocicli con patente di guida della categoria A2. Tale requisito di previa esperienza di due anni può non essere richiesto se il candidato ha almeno 24 anni;
 - ii) 21 anni per i tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW;
- d) 21 anni per le categorie C, CE, D1 e D1E;
- e) 18 anni per le categorie C e CE a condizione che il conducente sia titolare di un certificato di abilitazione professionale (CAP) di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561;
- f) 24 anni per le categorie D e DE;
- g) 21 anni per le categorie D e DE a condizione che il conducente sia titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1 o 2, della direttiva (UE) 2022/2561.

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

- a) abbassandola a 14 anni o innalzandola a 18 anni per la categoria AM;
- b) innalzandola a 18 anni per la categoria B1;

per la categoria B1, previo accordo della Commissione, gli Stati membri possono comunque abbassare l'età minima a 15 anni per il rilascio di una patente di guida limitata al loro territorio, per i veicoli di cui all'articolo 9, paragrafo 4, lettera c), e alle condizioni specificate all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i) e all'articolo 9, paragrafo 4, lettera c);

- c) innalzandola a 18 anni per la categoria A1, purché siano soddisfatte entrambe le condizioni seguenti:
 - i) tra l'età minima per la categoria A1 e l'età minima per la categoria A2 c'è un intervallo di almeno due anni;
 - ii) è richiesta un'esperienza di almeno due anni su motocicli della categoria A2 prima di consentire la guida di motocicli della categoria A, come previsto al paragrafo 1, lettera c), punto i);
- d) abbassandola a 17 anni per le categorie B e BE;
- e) abbassandola a 18 anni per le categorie D1, D1E, D e DE, purché siano soddisfatte le condizioni seguenti:
 - i) il conducente è titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561;

- ii) solo per le categorie D e DE, il conducente è soggetto alle limitazioni di cui all'articolo 5, paragrafo 3, terzo comma, della direttiva (UE) 2022/2561;
 - f) abbassandola a 20 anni per le categorie D e DE, a condizione che il conducente sia titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561.
3. Gli Stati membri possono abbassare l'età minima a 18 anni per la categoria C e a 21 anni per la categoria D per quanto riguarda:
- a) veicoli di emergenza a motore utilizzati per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso, e i veicoli dei vigili del fuoco;
 - b) i veicoli sottoposti a prove su strada a fini di riparazione o manutenzione.
4. Le patenti di guida rilasciate a norma dei paragrafi 2 e 3 sono valide soltanto nel territorio dello Stato membro di emissione fino a quando il titolare della patente di guida non abbia raggiunto l'età minima di cui al paragrafo 1, dopo di che sono valide in tutta l'Unione.

Gli Stati membri possono riconoscere la validità nel loro territorio delle patenti di guida rilasciate a conducenti che non abbiano ancora raggiunto le età minime di cui al paragrafo 1. Tuttavia, non riconoscono la validità delle patenti di guida rilasciate a norma del paragrafo 2, lettere b), e) ed f).

Gli Stati membri possono riconoscere reciprocamente, nei rispettivi territori, la validità delle patenti di guida rilasciate a conducenti che non abbiano ancora raggiunto le età minime di cui al paragrafo 3, lettera a).

Articolo 8

Condizioni e limitazioni

1. Nel caso in cui rilascino una patente di guida a determinate condizioni, gli Stati membri indicano tali condizioni sulla patente di guida, mediante i pertinenti codici dell'Unione di cui all'allegato I, parte E. Essi possono anche utilizzare codici nazionali per indicare le condizioni non contemplate dall'allegato I, parte E. In tal caso, informano tempestivamente la Commissione e le comunicano i dettagli dei codici nazionali e dei casi in cui sono utilizzati, sia al momento dell'entrata in vigore della presente direttiva sia in caso di successive aggiunte o modifiche a tali codici nazionali.

Se, a causa di una sua disabilità fisica, la patente di guida è rilasciata al conducente solo per determinati tipi di veicoli o solo per veicoli adattati al fine di compensare tale disabilità fisica, la prova di capacità e comportamento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, è effettuata con un veicolo siffatto. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per consentire alle persone con disabilità fisica di sostenere la prova in un veicolo adattato alla loro disabilità fisica.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 25 per modificare l'allegato I, parte E, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 9

Graduazione ed equivalenze tra categorie

1. Le patenti di guida delle categorie BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE sono rilasciate solo ai conducenti già in possesso di patente per la categoria B.
2. La validità delle patenti di guida è fissata come segue:
- a) la patente di guida rilasciata per le categorie C1E, CE, D1E o DE è inoltre valida per i complessi di veicoli della categoria BE;
 - b) la patente di guida rilasciata per la categoria CE è valida anche per la categoria DE se il titolare è già in possesso di patente per la categoria D;

- c) la patente di guida rilasciata per la categoria C1E o CE è valida anche per la categoria D1E se il titolare è già in possesso di patente per la categoria D1;
- d) la patente di guida rilasciata per le categorie CE e DE è valida anche, rispettivamente, per le categorie C e C1 nonché D e D1;
- e) la patente di guida rilasciata per le categorie CE e DE è valida anche, rispettivamente, per i complessi di veicoli delle categorie C1E e D1E;
- f) la patente di guida rilasciata per le categorie C1E e D1E è valida anche, rispettivamente, per le categorie C1 e D1;
- g) la patente di guida rilasciata per una qualsiasi delle categorie è valida anche per i veicoli a motore della categoria AM. Tuttavia, per le patenti di guida rilasciate nel suo territorio, uno Stato membro può limitare le equivalenze per la categoria AM alle patenti di guida per le categorie A1, A2 e A qualora esso imponga una prova pratica come requisito per ottenere una patente di guida per la categoria AM;
- h) la patente di guida rilasciata per la categoria A2 è valida anche per la categoria A1;
- i) la patente di guida rilasciata per le categorie A, B, C o D è valida anche, rispettivamente, per le categorie A1 e A2; B1; C1; D1;
- j) due anni dopo il suo primo rilascio, una patente di guida della categoria B è valida anche per la guida di autoveicoli, compresi i veicoli di emergenza a motore utilizzati per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso o i veicoli dei vigili del fuoco, alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE e che sono stati omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg. Se è soddisfatta la condizione di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii), della presente direttiva, a tali veicoli può essere agganciato un rimorchio purché la massa massima autorizzata complessiva non superi 5 000 kg. I camper non rientrano nell'equivalenza di cui alla presente lettera;
- k) due anni dopo il suo primo rilascio, una patente di guida della categoria BE è valida anche per la guida di una combinazione di autoveicoli alimentati in tutto o in parte con combustibili alternativi quali definiti all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE e che sono stati omologati a norma del regolamento (UE) 2018/858, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg, come una motrice e un rimorchio o semirimorchio di categorie di massa O₁ o O₂ di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2018/858.

3. Ai fini della guida nei rispettivi territori, gli Stati membri possono accordare le seguenti equivalenze:

- a) i tricicli a motore di potenza massima netta superiore a 15 kW possono essere guidati con una patente di guida della categoria B, purché il titolare abbia almeno 21 anni;
- b) i motocicli della categoria A1 possono essere guidati con una patente di guida della categoria B.

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

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

Gli Stati membri informano senza indugio la Commissione in merito alle equivalenze di cui al primo comma accordate sui loro territori, compresi gli eventuali codici nazionali connessi utilizzati prima del 25 novembre 2025. La Commissione mette tali informazioni a disposizione degli Stati membri.

4. Gli Stati membri possono autorizzare sul loro territorio la guida delle categorie di veicoli seguenti:
- a) veicoli della categoria D1 aventi una massa massima autorizzata di 3 500 kg, escluse le attrezzature specializzate destinate al trasporto di passeggeri con disabilità, da parte di conducenti di età non inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B da almeno due anni dopo il primo rilascio di detta patente al conducente e sempreché tali veicoli siano utilizzati per fini sociali da entità non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti;
 - b) veicoli aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg da parte di conducenti di età non inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B da almeno due anni dopo il primo rilascio di detta patente al conducente, purché tali veicoli soddisfino tutte le condizioni seguenti:
 - i) sono destinati a essere utilizzati, da fermi, solo per fini didattici o ricreativi;
 - ii) sono utilizzati per fini sociali da entità non commerciali;
 - iii) sono stati modificati in modo da non poter essere utilizzati per il trasporto di oltre nove persone o per il trasporto di merci di qualsiasi natura, salvo quelle assolutamente necessarie ai fini di cui ai punti i) e ii);
 - c) veicoli della categoria B aventi una massa massima autorizzata non superiore a 2 500 kg e una velocità massima limitata mediante mezzi tecnici a 45 km/h da parte di conducenti di età inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B1 rilasciata alle condizioni stabilite all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i), secondo comma, e, se applicabile, all'articolo 7, paragrafo 2, lettera b);
 - d) veicoli a motore utilizzati per il mantenimento della sicurezza e dell'ordine pubblici, anche fornendo assistenza immediata durante emergenze naturali o antropogeniche, come i veicoli di polizia, le ambulanze, i veicoli di protezione civile e di soccorso o i veicoli dei vigili del fuoco, aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 5 000 kg, ai quali può essere agganciato un rimorchio se la massa massima autorizzata complessiva non supera 5 000 kg, da parte di conducenti che hanno compiuto 20 anni di età, sono in possesso di patente di guida della categoria B, hanno completato la formazione e/o le prove richieste a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii), e guidano unicamente ai fini a cui il veicolo di emergenza è destinato, comprese le necessarie attività di manutenzione e prove di guida.

Laddove gli Stati membri indichino sulla patente di guida che il titolare è abilitato a guidare i veicoli di cui al primo comma, lettere a) e b), ciò avviene soltanto mediante i pertinenti codici nazionali.

Gli Stati membri possono, temporaneamente o a tempo indeterminato, riconoscere reciprocamente nei rispettivi territori la validità delle patenti di guida rilasciate a norma del primo comma, lettera d).

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

5. Gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare la guida di veicoli della categoria D o D1, sui loro territori, da parte dei titolari di una patente di guida rilasciata per la categoria C, a condizione che a bordo del veicolo non siano trasportate altre persone e che il conducente:

- a) effettui un controllo tecnico, conformemente alla direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁹⁾, entro un raggio di 5 km dal centro di controllo; oppure
- b) sia un meccanico di un'officina che esegue una prova di guida, entro un raggio di 5 km dalla stessa, rispettivamente una volta riparato il veicolo o a fini di manutenzione o ispezione.

Quando lascia il centro di controllo o l'officina, il titolare della patente di guida della categoria C deve essere in grado di dimostrare, nel corso di qualsiasi ispezione, che il veicolo è guidato ai fini di un controllo tecnico di cui alla lettera a) o di una prova di guida di cui alla lettera b). Gli Stati membri informano la Commissione di tutte le autorizzazioni concesse a norma del presente paragrafo.

⁽¹⁹⁾ Direttiva 2014/45/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, relativa ai controlli tecnici periodici dei veicoli a motore e dei loro rimorchi e recante abrogazione della direttiva 2009/40/CE (GU L 127 del 29.4.2014, pag. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

Articolo 10

Rilascio, validità e rinnovo

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

- a) il superamento di una prova di capacità e comportamento e di una prova teorica, in conformità dell'allegato II, e il rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida, conformemente alle disposizioni dell'allegato III;
- b) per la categoria AM, il superamento di una prova teorica soltanto; gli Stati membri possono tuttavia imporre il superamento di una prova di capacità e comportamento e applicare l'articolo 11 in relazione a questa categoria.

Gli Stati membri possono imporre una prova di capacità e comportamento specifica per i veicoli a tre ruote e i quadricicli rientranti in detta categoria. Per la differenziazione dei veicoli di categoria AM può essere inserito un codice nazionale nella patente di guida;

- c) per quanto riguarda la categoria A2 o la categoria A, e a condizione che il candidato abbia acquisito un'esperienza di almeno due anni alla guida di un motociclo rientrante rispettivamente nella categoria A1 o nella categoria A2:

- i) il superamento di una prova di capacità e comportamento soltanto; oppure

- ii) il completamento di una formazione a norma dell'allegato VI;

- d) il completamento di una formazione o il superamento di una prova di capacità e comportamento, oppure il completamento di una formazione e il superamento di una prova di capacità e comportamento a norma dell'allegato V per quanto riguarda la categoria B per la guida di un complesso di veicoli, di un camper, di un veicolo di emergenza o di un veicolo alimentato con combustibili alternativi di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii);
- e) la residenza normale, o la prova della qualifica di studente per almeno gli ultimi sei mesi al momento della presentazione della domanda, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida, o il rientro nelle eccezioni di cui all'articolo 20, paragrafo 3 o 4.

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

- a) 15 anni per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e BE. Gli Stati membri possono ridurre tale durata a dieci anni nel caso in cui il diritto nazionale consenta l'utilizzo della patente di guida anche come documento d'identità personale;
- b) cinque anni per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E.

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

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

Allo scopo di migliorare la sicurezza stradale, gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa di qualsiasi categoria delle patenti di guida rilasciate ai conducenti inesperti, al fine di applicare a tali conducenti misure specifiche.

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

Gli Stati membri limitano il periodo di validità amministrativa di singole patenti di guida in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i), secondo comma. La patente di guida così limitata non è rinnovabile.

Gli Stati membri possono ridurre i periodi di validità amministrativa di cui al primo comma, per le patenti di guida i cui titolari risiedano nel loro territorio e abbiano compiuto 65 anni di età, al fine di richiedere che i controlli medici e le autovalutazioni mediche o l'applicazione di altre misure specifiche, tra cui corsi di aggiornamento, avvengano con maggiore frequenza. Tale periodo di validità amministrativa ridotto si applica soltanto al momento del rinnovo della patente di guida.

Gli Stati membri possono ridurre il periodo di validità amministrativa di cui al presente paragrafo per le patenti di guida di persone cui è stato rilasciato un permesso di soggiorno temporaneo o che beneficiano sui loro territori della protezione temporanea o di una protezione adeguata ai sensi del diritto nazionale.

3. Il rinnovo della patente di guida nel momento in cui scade la sua validità amministrativa è subordinato a entrambe le condizioni seguenti:

- a) il continuo rispetto da parte del candidato al rinnovo delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III;
- b) la residenza normale del candidato al rinnovo, o la prova della sua qualifica di studente per almeno i sei mesi precedenti al momento della presentazione della domanda, nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida, o il rientro nelle eccezioni di cui all'articolo 20, paragrafo 3.

4. Fatte salve le disposizioni nazionali in materia di leggi penali e di leggi che disciplinano il mantenimento dell'ordine, gli Stati membri possono applicare, per il rilascio della patente di guida, le disposizioni nazionali relative a condizioni diverse da quelle di cui alla presente direttiva. Essi ne informano la Commissione.

5. Si può essere titolari di un'unica patente di guida. Una patente di guida mobile può tuttavia essere visualizzata simultaneamente su più di un dispositivo elettronico.

Uno Stato membro rifiuta il rilascio della patente di guida se il candidato è già titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per l'applicazione del secondo comma. Le misure necessarie relativamente al rilascio, alla sostituzione, al rinnovo o alla conversione di una patente di guida comprendono, qualora vi siano ragionevoli motivi di supporre che il candidato sia già titolare di un'altra patente di guida, la verifica con gli altri Stati membri della possibilità che il candidato sia già titolare di un'altra patente di guida. A tal fine, gli Stati membri si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida.

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

6. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 25 per modificare gli allegati II, III, V e VI, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 11

Conformità alle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale

1. Prima che una patente di guida sia rilasciata per la prima volta, gli Stati membri provvedono affinché i candidati siano sottoposti a un esame medico in cui si applicano le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale che riguarda tutte le condizioni mediche di cui all'allegato III. Ciò si applica al rilascio delle patenti di guida di categoria AM solo se richiesto dallo Stato membro in questione a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera b). È tuttavia richiesto un esame medico in relazione a domande per patenti di guida delle categorie C, CE, C1, C1E, D, D1, DE o D1E, a prescindere dal fatto che sia stato effettuato un esame medico per un'altra categoria.

2. Prima del rinnovo della patente di guida, i candidati al rinnovo sono sottoposti a un esame medico che riguarda tutte le condizioni mediche di cui all'allegato III. Ciò si applica al rinnovo delle patenti di guida di categoria AM solo se richiesto dallo Stato membro in questione a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, lettera b).

3. Nonostante i paragrafi 1 e 2 e nella misura in cui l'allegato III non preveda diversamente, come nel caso di un appropriato esame della vista per i candidati alla patente di guida conformemente all'allegato III, punto 3, gli Stati membri, anziché richiedere un esame medico, possono applicare, per le categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, una delle seguenti misure alternative o entrambe le misure:

- a) imporre al candidato o al titolare della patente di guida di compilare un modulo di autovalutazione che riguardi tutte le condizioni mediche di cui all'allegato III al momento della richiesta di rilascio o rinnovo della patente di guida; o

- b) stabilire un sistema nazionale di valutazione dell'idoneità alla guida per far sì che si tenga conto di eventuali cambiamenti significativi dell'idoneità fisica o mentale al fine di conformarsi alle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale di cui all'allegato III, dopo che la patente di guida è stata rilasciata al candidato a seguito di un esame medico o di un'autovalutazione.
4. Gli Stati membri possono prendere opportuni provvedimenti in caso di inosservanza del requisito di compilare un modulo di autovalutazione o nel caso di informazioni incorrette o incomplete fornite scientemente nel modulo di autovalutazione o in caso di mancato rispetto di uno dei requisiti stabiliti a norma del paragrafo 3, lettera b).
5. Gli Stati membri possono applicare la misura alternativa di cui al paragrafo 3, lettera b), in modo tale da consentire il monitoraggio dell'idoneità alla guida durante i periodi di validità amministrativa.
6. Qualora, sulla base delle informazioni acquisite conformemente alle diverse misure alternative di cui al paragrafo 3, risulti che il candidato o il titolare della patente di guida possa trovarsi in una o più delle condizioni mediche elencate nell'allegato III, gli Stati membri provvedono affinché il candidato o il titolare della patente di guida sia sottoposto a un esame medico prima che gli Stati membri rilascino o rinnovino la patente di guida.
7. Il presente articolo non osta a che gli Stati membri adottino misure per sensibilizzare e migliorare la conoscenza del settore sanitario e dei titolari di patenti di guida in merito alle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida di cui all'allegato III.

Qualora gli Stati membri adottino orientamenti destinati ai medici per aiutarli a individuare i titolari di patente di guida che non soddisfano più le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida, ne informano la Commissione. La Commissione mette gli orientamenti a disposizione degli altri Stati membri.

Qualora gli Stati membri mettano a punto campagne di sensibilizzazione del pubblico per informare i cittadini in merito alle patologie mentali o fisiche che possono compromettere l'idoneità alla guida, ne informano la Commissione. La Commissione mette le informazioni a disposizione degli altri Stati membri.

8. Gli Stati membri possono esigere, al momento del rilascio o di ogni rinnovo di patenti di guida, norme più severe di quelle indicate nell'allegato III.

Articolo 12

Proroga della validità in caso di crisi

1. Nel caso di una crisi, gli Stati membri possono prorogare per un massimo di sei mesi il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida che altrimenti scadrebbero. La proroga può essere rinnovata qualora la crisi persista.
2. Tale proroga è debitamente giustificata e comunicata immediatamente alla Commissione. La Commissione pubblica immediatamente tali dati nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Gli Stati membri riconoscono la validità delle patenti di guida il cui periodo di validità amministrativa è stato prorogato a norma del presente articolo.
3. Per imperativi motivi d'urgenza debitamente giustificati connessi alla crisi di cui al paragrafo 1 che colpisca due o più Stati membri, la Commissione può adottare atti di esecuzione immediatamente applicabili al fine di prorogare il periodo di validità amministrativa di tutte o di alcune categorie di patenti di guida che altrimenti scadrebbero. Tale proroga non è superiore a sei mesi e può essere rinnovata qualora la crisi persista. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di cui all'articolo 26, paragrafo 3.
4. Qualora uno Stato membro non incontri, o non rischi di incontrare, difficoltà che rendono impraticabile il rinnovo delle patenti di guida a seguito della crisi che ha colpito i due Stati membri o più di cui al paragrafo 3, o abbia adottato misure nazionali adeguate per attenuare l'impatto di tale crisi, detto Stato membro può decidere, dopo averne informato la Commissione, di non applicare la proroga introdotta dall'atto di esecuzione di cui al paragrafo 3. La Commissione ne informa gli altri Stati membri e pubblica un avviso nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 13***Conversione e sostituzione delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri**

1. Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere allo Stato membro di residenza normale la conversione della propria patente di guida in una equivalente. Lo Stato membro al quale si chiede di procedere alla conversione verifica per quale o quali categorie sia ancora valida la patente di guida di cui si chiede la conversione.
2. Fatto salvo il principio di territorialità delle leggi penali e delle leggi che disciplinano il mantenimento dell'ordine, 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 l'annullamento, la revoca, la sospensione o la limitazione del diritto di guidare e, se necessario, può procedere a tal fine alla conversione della patente di guida.
3. Lo Stato membro che converte una patente di guida fisica restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro di emissione, precisandone i motivi.

Lo Stato membro che converte una patente di guida mobile ne informa le autorità dello Stato membro di emissione, precisandone i motivi. Lo Stato membro di emissione provvede affinché la precedente patente di guida mobile non possa più essere visualizzata tramite il dispositivo elettronico utilizzato a tal fine dal titolare della patente di guida. Gli Stati membri si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida a fini di comunicazione.

4. La sostituzione di patenti di guida fisiche in seguito a danneggiamento, smarrimento o furto così come la sostituzione di patenti di guida fisiche o mobili di cui è stato fatto un uso fraudolento può essere ottenuta esclusivamente presso le autorità competenti dello Stato membro in cui il titolare della patente di guida ha la propria residenza normale, o dello Stato membro di emissione ove si applica l'articolo 20, paragrafo 3. Queste ultime procedono alla sostituzione in base alle informazioni in loro possesso o, se del caso, in base a un attestato delle autorità competenti dello Stato membro di emissione della patente di guida originaria. Se una patente di guida è stata sostituita da uno Stato membro diverso da quello di emissione e la patente di guida sostituita è ancora in possesso del titolare della patente di guida in questione o possa essere da quest'ultima visualizzata, si applicano le procedure di cui al paragrafo 3.

*Articolo 14***Attestazione del diritto di guidare durante la conversione o la sostituzione**

Durante la sostituzione o la conversione di una patente di guida, lo Stato membro che procede alla sostituzione o alla conversione provvede affinché le autorità competenti degli Stati membri siano in grado di verificare la validità dei diritti di guida del titolare della patente di guida, in particolare durante i controlli su strada. A tal fine, lo Stato membro fornisce senza ritardo le informazioni necessarie sulla sostituzione o sulla conversione di una patente di guida nella rete dell'UE delle patenti di guida qualora la durata della procedura di sostituzione o conversione lo renda necessario. In tal caso, lo Stato membro fornisce al titolare della patente di guida in questione un documento attestante che è stata presentata una richiesta di sostituzione o di conversione della patente di guida di tale titolare.

*Articolo 15***Conversione di patenti di guida rilasciate da paesi terzi**

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

Per tali conversioni gli Stati membri applicano il diritto nazionale, conformemente alle condizioni previste dal presente paragrafo.

3. Qualora la patente di guida sia rilasciata per una categoria e da un paese terzo oggetto di un atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 7, tale conversione è registrata sulla patente di guida rilasciata dallo Stato membro interessato utilizzando il codice pertinente di cui all'allegato I, parte E. In tali casi gli Stati membri convertono la patente di guida conformemente alle condizioni stabilite nel pertinente atto di esecuzione.

4. Se una patente di guida rilasciata da uno Stato membro è stata convertita con una patente di guida di un paese terzo, gli Stati membri non esigono il rispetto di condizioni aggiuntive diverse da quelle di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera a), né registrano informazioni aggiuntive per la conversione di tale patente di guida di un paese terzo, per quanto riguarda le categorie della patente di guida originaria.

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

a) se la patente di guida è stata rilasciata per una categoria e da un paese terzo oggetto di un atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 7, si applica il paragrafo 3;

b) in mancanza di un atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 7, si applica il paragrafo 2.

5. Le conversioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 hanno luogo solo se la patente di guida rilasciata dal paese terzo è stata consegnata alle autorità competenti dello Stato membro al quale si chiede di effettuare la conversione.

6. La Commissione può stabilire che un paese terzo dispone di un quadro dei trasporti su strada che garantisce, in tutto o in parte, un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione, il che rende possibile la conversione delle patenti di guida rilasciate da tale paese terzo, se necessario previo soddisfacimento di determinate condizioni prestabilite, conformemente al paragrafo 3.

Se procede alla determinazione di cui al primo comma, la Commissione può, in cooperazione con gli Stati membri, valutare il quadro dei trasporti su strada del paese terzo. Gli Stati membri esprimono il proprio parere sul quadro dei trasporti su strada in essere nel paese terzo individuato entro un periodo che sarà stabilito dalla Commissione. Il periodo avrà una durata minima di 6 mesi e massima di 18 mesi. La Commissione procede alla valutazione non appena riceve un parere da tutti gli Stati membri o, se anteriore, dopo la scadenza del termine per l'invio dei pareri.

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

a) i requisiti vigenti in materia di patente di guida, quali la classificazione delle categorie di patente di guida, i requisiti di età minima, i requisiti e le condizioni di formazione e delle prove di guida e le norme mediche per il rilascio della patente di guida;

b) se il paese terzo rilascia patenti di guida mobili e, in caso affermativo, le modalità tecniche e strutturali applicabili per il funzionamento del sistema;

c) il livello di circolazione di patenti di guida falsificate e le misure adottate al fine di impedire la falsificazione delle patenti di guida e la corruzione ad esse relativa;

d) il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida rilasciate dal paese terzo;

e) le condizioni di traffico nel paese terzo e la loro comparabilità con le condizioni di traffico sulle reti stradali dell'Unione;

f) le prestazioni in materia di sicurezza stradale del paese terzo;

g) le prassi del paese terzo e il quadro giuridico in materia di conversione delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri.

7. La Commissione, dopo aver effettuato la valutazione di cui al paragrafo 6 e mediante un atto di esecuzione, può decidere che un paese terzo dispone di un quadro dei trasporti su strada che garantisce, in tutto o in parte, un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione, al fine di consentire la conversione delle patenti di guida rilasciate dal paese terzo in questione conformemente al paragrafo 3.

Nell'atto di esecuzione di cui al primo comma del presente paragrafo figurano almeno:

- a) le categorie di patenti di guida di cui all'articolo 6 per le quali può essere effettuata una conversione conformemente al paragrafo 3 del presente articolo;
- b) le date di rilascio delle patenti di guida del paese terzo dopo le quali può essere effettuata una conversione conformemente al paragrafo 3;
- c) eventuali condizioni generali da soddisfare ai fini della verifica dell'autenticità del documento ufficiale da convertire;
- d) le condizioni generali che il candidato deve soddisfare, prima dello scambio, per dimostrare di soddisfare le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale di cui all'allegato III.

Se la patente di guida del candidato non gli consente di rispettare il secondo comma, lettera a) o b), del presente paragrafo, gli Stati membri possono decidere di convertirla conformemente al paragrafo 2. Se il candidato non è in grado di soddisfare il secondo comma, lettera c) o d), del presente paragrafo, gli Stati membri rifiutano di convertire la patente di guida.

Qualsiasi condizione aggiuntiva stabilita nell'atto di esecuzione di cui al primo comma del presente paragrafo prevede l'applicabilità delle disposizioni nazionali dello Stato membro a norma del paragrafo 2 o il rifiuto della conversione della patente di guida, qualora tali condizioni non siano rispettate dal candidato.

L'atto di esecuzione di cui al presente paragrafo è adottato secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

8. Gli atti di esecuzione adottati a norma del paragrafo 7 prevedono che la Commissione riesamini periodicamente, almeno ogni quattro anni, la situazione della sicurezza stradale nel paese terzo interessato. Gli Stati membri hanno la possibilità di esprimere i loro pareri. In funzione delle conclusioni del riesame, la Commissione mantiene, modifica o sospende, nella misura necessaria, o abroga tale atto di esecuzione.

9. La Commissione pubblica nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e sul suo sito web un elenco dei paesi terzi che sono stati oggetto di un atto di esecuzione adottato a norma del paragrafo 7 e pubblica anche tutte le modifiche pertinenti apportate a norma del paragrafo 8.

10. Per sostenere l'integrazione dei conducenti professionisti dei paesi terzi nel mercato interno dell'Unione, la Commissione promuove lo scambio delle migliori prassi nell'ambito del gruppo di esperti sulla qualificazione e la formazione dei conducenti di taluni veicoli stradali, istituito a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, della direttiva (UE) 2022/2561.

Articolo 16

Effetti dell'annullamento, della revoca, della sospensione o della limitazione del diritto di guidare di un conducente di un veicolo a motore, della sua patente di guida o del riconoscimento della validità della sua patente di guida

1. Gli Stati membri rifiutano il rilascio della patente di guida ai candidati la cui patente sia stata annullata, revocata, sospesa o limitata in un altro Stato membro.

2. Uno Stato membro rifiuta di riconoscere la validità di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro a una persona il cui diritto alla guida, patente di guida, o riconoscimento della sua validità sia annullato, revocato o sospeso nel territorio di tale Stato membro.

3. Il diritto di guidare, la patente di guida o il riconoscimento della sua validità sono considerati annullati, revocati, sospesi o limitati ai fini del presente articolo finché la persona interessata non ottempera alle condizioni imposte da uno Stato membro per recuperare il diritto di guidare o la sua patente di guida, o riottenere il riconoscimento della validità della sua patente di guida, o per poterne chiedere una nuova.

Gli Stati membri si assicurano che le condizioni da essi imposte affinché una persona sia autorizzata a recuperare il diritto di guidare, la sua patente di guida o a riottenere il riconoscimento della validità della sua patente di guida, o sia autorizzata a chiedere una nuova patente siano proporzionate, non discriminatorie per i titolari di patenti di guida rilasciate da qualsiasi altro Stato membro e non comportino, di per sé, un rifiuto a tempo indeterminato di rilasciare una patente di guida o di riconoscere una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

4. Laddove giustificato dal comportamento o dall'idoneità fisica o mentale di una persona, gli Stati membri possono ritirare la patente di guida nel loro territorio a tempo indeterminato senza dare a tale persona la possibilità di recuperare il diritto di guidare o la sua patente di guida, o di riottenere il riconoscimento della validità della sua patente di guida, o di chiederne una nuova.

In deroga al paragrafo 1, uno Stato membro che non ha ritirato la patente di guida di tale persona può, previa consultazione dello Stato membro, come indicato al primo comma del presente paragrafo, rilasciare una patente di guida a tale persona. Tuttavia, lo Stato membro che ha ritirato la patente di guida di tale persona può rifiutare di riconoscere sine die nel proprio territorio una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

Articolo 17

Sistema di guida accompagnata

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, lettera b), gli Stati membri rilasciano le patenti di guida, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, per la categoria B contrassegnate con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, ai candidati che abbiano compiuto 17 anni di età.

2. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, rispettivamente lettere b) e d), ai fini della guida nei rispettivi territori gli Stati membri possono rilasciare patenti di guida per la categoria C1, C1E o C, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, purché il candidato sia titolare di un CAP rilasciato ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561 per la categoria C o in conformità dell'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva (UE) 2022/2561 per le categorie C1 e C1E, contrassegnate con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, a candidati che abbiano compiuto 17 anni di età.

Le patenti di guida rilasciate a norma del primo comma sono riconosciute reciprocamente dagli Stati membri che le hanno rilasciate.

3. I titolari di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, che non abbiano compiuto 18 anni di età guidano solo se accompagnati da una persona, che occupa il sedile anteriore del passeggero, in grado di fornire loro indicazioni durante la guida. L'accompagnatore rispetta le norme relative alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. L'accompagnatore:

a) ha un'età minima di 24 anni;

b) è titolare di una patente di guida della categoria pertinente rilasciata nell'Unione da oltre cinque anni;

c) non è stato oggetto di una interdizione alla guida nello Stato membro di emissione della patente di guida di cui alla lettera b) negli ultimi cinque anni.

Uno Stato membro diverso dallo Stato membro di emissione di cui alla lettera c) può prevedere che sia eseguita una interdizione alla guida sul proprio territorio a seguito di un'infrazione quivi commessa che potrebbe comportare un'inidoneità ad agire in qualità di accompagnatore ai sensi del presente articolo.

4. Gli Stati membri possono esigere l'identificazione degli accompagnatori di cui al paragrafo 3 al fine di garantire il rispetto del presente articolo. Gli Stati membri possono limitare il numero di accompagnatori possibili relativamente a un dato conducente accompagnato. Gli Stati membri possono applicare sul loro territorio condizioni supplementari, che devono essere soddisfatte dalla persona che accompagna il titolare di una patente di guida da loro rilasciata. Tali condizioni sono proporzionate e idonee a conseguire gli obiettivi del sistema di guida accompagnata. Gli Stati membri informano la Commissione di tali condizioni supplementari. La Commissione rende informazioni relative a tali condizioni supplementari accessibili al pubblico.

Per la persona che accompagna il titolare di una patente di guida delle categorie C, C1E o C1, i requisiti di cui al primo comma possono comprendere, in particolare, l'obbligo di:

- a) possedere la qualificazione e la formazione pertinenti previste dalla direttiva (UE) 2022/2561; o
- b) aver seguito un apposito corso di formazione di almeno sette ore, che può essere esteso a 14 ore, per apprendere le necessarie competenze professionali e pedagogiche nell'ambito della propria formazione periodica in materia di CAP.

5. Il sistema di guida accompagnata non limita la facoltà esistente di cui dispongono gli Stati membri di abbassare l'età minima per i candidati a una patente di guida di categoria B di cui all'articolo 7, paragrafo 2, o di applicare le relative condizioni a livello nazionale.

6. Gli Stati membri possono applicare condizioni aggiuntive per il rilascio di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, ai candidati che non abbiano compiuto 18 anni di età. Essi ne informano la Commissione. La Commissione rende tali informazioni accessibili al pubblico.

Articolo 18

Periodo di prova

1. Il titolare di una patente di guida rilasciata dopo il superamento della prova di guida di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera a), è considerato un «conducente inesperto» ed è soggetto a un periodo di prova. La durata del periodo di prova è stabilita dallo Stato membro che rilascia la patente di guida e non è inferiore a due anni.

Qualora il conducente inesperto sia già in possesso di una patente di guida in corso di validità per un'altra categoria di veicoli, il periodo di prova si limita, in linea di principio, a quanto rimane del periodo di prova previsto per la patente di guida esistente. Tuttavia, per i conducenti inesperti che sono esclusivamente in possesso di una patente di guida di categoria AM, l'ottenimento di una patente di un'altra categoria comporta in ogni caso un nuovo periodo di prova. Con riguardo alle altre categorie di patenti di guida diverse da AM da essi rilasciate, gli Stati membri possono esigere un periodo di prova aggiuntivo o integrativo, in particolare per tener conto dei diversi rischi e delle necessarie competenze inerenti alla nuova categoria di patente di guida.

2. Gli Stati membri stabiliscono per i conducenti inesperti norme o sanzioni, o entrambe, per la guida in stato di ebbrezza che sono più rigorose di quelle applicabili ai conducenti esperti e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Qualora gli Stati membri decidano di stabilire sanzioni, queste devono essere effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

Inoltre, gli Stati membri adottano misure al fine di ridurre:

- a) la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti tra i conducenti inesperti;
- b) l'inosservanza delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che attuano la direttiva 91/671/CEE del Consiglio ⁽²⁰⁾ relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli.

⁽²⁰⁾ Direttiva 91/671/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1991, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli (GU L 373 del 31.12.1991, pag. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj>).

3. Il presente articolo non impedisce in alcun modo agli Stati membri di introdurre nella normativa nazionale disposizioni di tolleranza zero che vietino a tutti i conducenti di consumare alcol o sostanze stupefacenti prima di mettersi alla guida. Qualora introducano disposizioni di tolleranza zero nella normativa nazionale, gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per allineare la normativa nazionale alle misure adottate a norma del paragrafo 2.
4. Gli Stati membri possono stabilire norme aggiuntive applicabili sul loro territorio ai conducenti inesperti al fine di migliorare la sicurezza stradale. Essi ne informano la Commissione.
5. Se un'autorità competente dello Stato membro di residenza normale decide di prolungare il periodo di prova di un conducente a motivo di qualsiasi suo comportamento illecito, essa provvede affinché il nuovo periodo di prova sia registrato sulla patente di guida.
6. Gli Stati membri contrassegnano le patenti di guida rilasciate durante il periodo di prova con il pertinente codice dell'Unione di cui all'allegato I, parte E.

Articolo 19

Esaminatori

1. Gli esaminatori di guida soddisfano le norme minime di cui all'allegato IV.

Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione anteriormente al 19 gennaio 2013 sono soggetti unicamente alle disposizioni relative alla garanzia della qualità e alle misure di formazione continua a carattere periodico contenute nel suddetto allegato.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 25 per modificare l'allegato IV, se necessario per tener conto degli sviluppi tecnici, operativi o scientifici.

Articolo 20

Residenza normale

1. Il luogo di residenza normale è considerato quello in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 dei precedenti 365 giorni, a motivo di legami personali e professionali oppure, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui tale persona abita.

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

2. Ai fini dell'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), e dell'articolo 13, paragrafo 4, il luogo di residenza normale del personale dei servizi diplomatici dell'Unione, vale a dire i funzionari dei servizi competenti del segretariato generale del Consiglio e della Commissione, nonché il personale distaccato dai servizi diplomatici degli Stati membri e qualsiasi altro dipendente o contraente che lavori per le istituzioni, gli organi e gli organismi dell'Unione nell'ambito della rappresentanza esterna e che, per poter svolgere le proprie mansioni contrattuali, abbia vissuto almeno 181 giorni nel corso degli ultimi 365 giorni al di fuori dell'Unione, o del personale dei servizi diplomatici dei suoi Stati membri, o dei componenti del loro nucleo familiare, accreditati presso paesi terzi, si ritiene situato nel territorio dello Stato membro o degli Stati membri di emissione delle patenti di guida che vengono rinnovate o sostituite.

3. In casi eccezionali, se non è in grado di provare che ha stabilito la sua residenza normale in un determinato Stato membro ai sensi del paragrafo 1, il titolare di una patente di guida può ottenere il rinnovo o la sostituzione della stessa nello Stato membro di emissione.

4. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), e ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida di categoria B, un candidato il cui Stato membro di residenza normale sia diverso dallo Stato membro di cittadinanza di tale candidato può ottenere il rilascio della patente di guida da quest'ultimo, qualora nello Stato membro di residenza normale non sia possibile sostenere la prova teorica o pratica, o entrambe tali prove, in una lingua ufficiale dello Stato membro di cittadinanza del candidato che sia anche una delle lingue ufficiali dell'Unione, o con l'assistenza di un interprete.

Conformemente al regolamento (UE) 2018/1724, gli Stati membri e la Commissione forniscono agli utenti l'accesso a informazioni sulle lingue per le quali è garantita nei singoli Stati membri la traduzione o l'interpretazione delle prove teoriche e pratiche.

Articolo 21

Equivalenze delle patenti di guida non conformi allo standard dell'Unione

1. Gli Stati membri applicano le equivalenze stabilite dalla decisione (UE) 2016/1945 della Commissione⁽²¹⁾ tra le abilitazioni concesse anteriormente al 19 gennaio 2013 e le categorie di cui all'articolo 6 della presente direttiva.
2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente al 19 gennaio 2013 non è revocata né in alcun modo limitata dalla presente direttiva.

Articolo 22

Assistenza reciproca e rete dell'UE delle patenti di guida

1. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva. Essi si scambiano informazioni sulle patenti di guida che hanno rilasciato, convertito, sostituito, rinnovato, limitato, sospeso, revocato o annullato, e sulle interdizioni alla guida che hanno imposto o, se del caso, prevedono di imporre e si consultano se vi siano ragionevoli motivi di supporre che il candidato alla patente di guida sia oggetto di una interdizione alla guida in un altro Stato membro. Essi si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida ai fini dello scambio di informazioni.
2. Gli Stati membri possono inoltre avvalersi della rete dell'UE delle patenti di guida al fine di scambiarsi informazioni per gli scopi seguenti:
 - a) consentire alle loro autorità di verificare la validità e l'autenticità di una patente di guida, in particolare durante i controlli su strada, durante le indagini o nell'ambito di misure antifalsificazione;
 - b) agevolare le indagini conformemente alla direttiva (UE) 2015/413;
 - c) applicare la direttiva (UE) 2022/2561 e verificare la validità e l'autenticità di una patente di guida allorché si applica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²²⁾ o il regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²³⁾.
3. L'accesso alla rete dell'UE delle patenti di guida è protetto. La rete dell'UE delle patenti di guida prevede scambi di informazioni sincroni, ossia in tempo reale, e asincroni, nonché l'invio e la ricezione di messaggi, notifiche e allegati protetti.

⁽²¹⁾ Decisione (UE) 2016/1945 della Commissione, del 14 ottobre 2016, relativa alle equivalenze fra le categorie di patenti di guida (GU L 302 del 9.11.2016, pag. 62, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj>).

⁽²²⁾ Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 del 11.4.2006, pag. 1). ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj>).

⁽²³⁾ Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1). ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj>).

Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per garantire che le informazioni scambiate attraverso la rete dell'UE delle patenti di guida siano aggiornate.

Gli Stati membri consentono l'accesso alla rete dell'UE delle patenti di guida solo alle autorità competenti per gli scopi di cui ai paragrafi 1 e 2.

4. Gli Stati membri si assistono reciprocamente anche nell'attuazione della patente di guida mobile, in particolare per garantire l'interoperabilità senza soluzione di continuità tra le applicazioni e le funzioni di verifica di cui all'allegato I, parte C.

5. La Commissione adotta, entro il 6 giugno 2026, atti di esecuzione che stabiliscono un insieme comune di norme che disciplinano il funzionamento della rete dell'UE delle patenti di guida, compresi i requisiti operativi, di interfaccia e tecnici dettagliati. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 26, paragrafo 2.

6. Gli Stati membri possono cooperare nell'applicazione di qualsiasi annullamento, revoca, sospensione o limitazione del diritto di guidare o di una patente di guida, o del riconoscimento della validità della patente di guida, in particolare se le pertinenti misure sono limitate a determinate categorie di patenti di guida o al territorio di taluni Stati membri, in particolare mediante menzioni sulle patenti di guida da essi rilasciate.

Articolo 23

Relazioni degli Stati membri

1. Gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria delle patenti di guida. I dati sono forniti separatamente per le patenti di guida mobili e le patenti di guida fisiche.

2. Entro il 26 novembre 2029, e successivamente ogni cinque anni, al fine di agevolare la preparazione della relazione della Commissione di cui all'articolo 24, gli Stati membri forniscono alla Commissione le statistiche sugli incidenti stradali che hanno comportato morti o feriti, in cui erano coinvolti conducenti in attività professionale, in particolare conducenti di 17 anni di età che partecipano a un sistema di guida accompagnata di cui all'articolo 17, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri possono condividere periodicamente con la Commissione i dati sulla normativa nazionale sulla movimentazione delle macchine mobili non stradali e sulle relative considerazioni in materia di sicurezza stradale e possono fornire informazioni qualora sorgano preoccupazioni relative alla libera circolazione dei lavoratori.

Articolo 24

Riesame e presentazione di relazioni da parte della Commissione

1. Entro il 26 novembre 2030, e successivamente ogni cinque anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sull'attuazione della presente direttiva. Nell'ambito della relazione, la Commissione valuta:

a) l'impatto della direttiva sulla sicurezza stradale, in particolare:

i) l'eventuale impatto derivante dalla concessione di equivalenze a norma dell'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k);

ii) l'eventuale impatto derivante dalla concessione di equivalenze a norma dell'articolo 9, paragrafo 4;

b) gli effetti sulla sicurezza stradale e sulla carenza di conducenti dell'attuazione del sistema di guida accompagnata per le categorie di patenti di guida professionali, sulla base delle relazioni ricevute dagli Stati membri a norma dell'articolo 23, paragrafo 2.

La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

2. Nell'ambito della relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione valuta i nuovi sviluppi tecnologici per i veicoli alimentati con combustibili alternativi che incidono sulla massa di tali veicoli. A tal fine, la Commissione utilizza le informazioni raccolte a norma dell'articolo 7 del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁴⁾ che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi. A sostegno della sua valutazione, la Commissione può chiedere ai costruttori di veicoli informazioni supplementari sul possibile impatto di tali nuovi sviluppi tecnologici sulla massa dei veicoli.

I costruttori di veicoli sono tenuti a fornire i dati di cui al primo comma entro un termine ragionevole e conformemente alla normativa applicabile dell'UE.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2 del presente articolo, entro il 26 novembre 2026 o immediatamente dopo l'adozione del primo degli atti di esecuzione di cui all'articolo 5, paragrafo 7, se anteriore, la Commissione valuta la fattibilità di anticipare la data di cui all'articolo 3, paragrafo 4, e presenta una relazione sulle sue conclusioni. Gli Stati membri possono fornire alla Commissione le informazioni che ritengono pertinenti ai fini di tale valutazione e la Commissione tiene conto di tali informazioni.

La relazione è corredata, se del caso, di una proposta legislativa.

Articolo 25

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 7, e all'articolo 19, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 25 novembre 2025. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 7, e all'articolo 19, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 8, dell'articolo 5, paragrafo 6, dell'articolo 8, paragrafo 2, dell'articolo 10, paragrafo 6, o dell'articolo 19, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

⁽²⁴⁾ Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 (GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

*Articolo 26***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato per la patente di guida istituito dalla direttiva 97/26/CE del Consiglio ⁽²⁵⁾ («comitato»). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 8 del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 27***Modifiche della direttiva (UE) 2022/2561**

L'articolo 5 è così modificato:

a) al paragrafo 2 è aggiunta la lettera seguente:

- «c) a partire dai 17 anni di età, veicoli della categoria di patenti di guida C1, C1E o C, a condizione di essere titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, per la categoria C o di cui all'articolo 6, paragrafo 2, per le categorie C1 e C1E e solo alle condizioni di cui all'articolo 17, paragrafi 2 e 3, della direttiva (UE) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio (*).

(*) Direttiva (UE) 2025/2205 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2025, 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 (GU L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj>).»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il conducente di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri può guidare, a partire dai 21 anni di età, veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, o veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1 + E, a condizione di essere titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1 o 2. Per garantire una guida sicura, gli Stati membri possono istituire un sistema di monitoraggio per i conducenti di età inferiore ai 23 anni titolari di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2. Se gli Stati membri impongono a tali conducenti di frequentare corsi di formazione periodica su temi connessi alla sicurezza stradale prima del compimento dei 23 anni di età, al fine di consolidare e confermare la loro competenza riguardo a tali temi, la partecipazione è conteggiata ai fini dell'obbligo di frequentare 35 ore di corsi di formazione periodica ogni cinque anni.

Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1 + E a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 18 anni di età, a condizione che questi sia titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 20 anni di età, a condizione che questi sia titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1. L'età può essere ridotta a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri o per effettuare il trasporto di passeggeri per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri.».

(25) Direttiva 97/26/CE del Consiglio, del 2 giugno 1997, che modifica la direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida (GU L 150 del 7.6.1997, pag. 41, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj>).

*Articolo 28***Modifiche del regolamento (UE) 2018/1724**

L'allegato II è così modificato:

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

*Articolo 29***Recepimento**

1. Fatto salvo il paragrafo 2, entro il 26 novembre 2028, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Fatto salvo il paragrafo 2, essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 26 novembre 2029.

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

2. Entro il 26 novembre 2027, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 9, paragrafo 2, lettere j) e k). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 26 novembre 2027.

3. Entro il 26 novembre 2028, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni necessarie per conformarsi all'articolo 17. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Essi applicano tali disposizioni a decorrere dal 26 novembre 2028.

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

*Articolo 30***Abrogazione**

1. La direttiva 2006/126/CE è abrogata a decorrere dal 26 novembre 2029, ad eccezione dell'articolo 6, paragrafo 3, lettera c), che è abrogato a decorrere dal 26 novembre 2027.

I riferimenti alla direttiva 2006/126/CEE si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato VII della presente direttiva.

2. Il regolamento (UE) n. 383/2012 è abrogato a decorrere dal 26 novembre 2029.

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

*Articolo 31***Entrata in vigore**

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

*Articolo 32***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, 22 ottobre 2025

Per il Parlamento europeo

La presidente

R. METSOLA

Per il Consiglio

Il presidente

M. BJERRE

ALLEGATO I

SPECIFICHE STANDARD E DISPOSIZIONI RELATIVE ALLE PATENTI DI GUIDA RILASCIATE DAGLI STATI MEMBRI

PARTE A1: **Specifiche generali relative alla patente di guida fisica**

- 1) Le caratteristiche della scheda della patente di guida fisica nel modello UE sono conformi alla norma ISO/CEI 7810.

La scheda è fabbricata in policarbonato.

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

- 2) La scheda della patente si compone di due facciate ed è conforme al modello di cui alla figura 1.

Facciata 1

DRIVING LICENCE (MEMBER STATE)

1. 2. 3. 4a. 4b. 4c. 4d. 5. 6. PHOTO 7. 8. 9.

Facciata 2

13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. License number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

Figura 1: modello di patente di guida dell'Unione

Figura 1 testo:

1. Nome 2. Cognome 3. Data e luogo di nascita 4a. Data di rilascio 4b. Data di scadenza 4c. Rilasciata da 5. Numero della patente 10. Valida dal 11 Valida fino al 12. Codici

- 3) La scheda della patente di guida presenta le seguenti informazioni di cui alla parte D.

La facciata 1 presenta:

- la dicitura «patente di guida» stampata in grassetto nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la patente di guida;
- (facoltativo) il nome dello Stato membro di emissione;
- la sigla distintiva dello Stato membro di emissione, stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da 12 stelle gialle, come precisato nella parte D, punto 1;
- le informazioni specifiche relative alla patente di guida rilasciata (campi da 1 a 9) di cui alla parte D, punto 3;
- la dicitura «modello UE» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro di emissione e la dicitura «patente di guida» nelle altre lingue dell'Unione europea, stampate in rosa in modo da costituire lo sfondo della patente di guida, come precisato nella parte D, punto 2.

La facciata 2 presenta:

- f) le informazioni specifiche relative alle categorie della patente di guida rilasciata (campi da 9 a 12) di cui alla parte D, punto 4;
- g) le informazioni specifiche relative alla gestione della patente di guida (campi da 13 a 14), di cui alla parte D, punto 5;
- h) la spiegazione dei seguenti campi numerati che figurano sulle facciate 1 e 2 della patente di guida: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 e 12.

Lo Stato membro che desidera redigere le scritte in una lingua nazionale diversa dalle lingue seguenti: bulgaro, ceco, croato, danese, estone, finlandese, francese, greco, inglese, irlandese, italiano, lettone, lituano, maltese, neerlandese, polacco, portoghese, rumeno, slovacco, sloveno, spagnolo, svedese, tedesco o ungherese redige una versione bilingue della patente di guida usando una delle lingue succitate, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

Sulla patente di guida deve essere riservato uno spazio per poter eventualmente inserire un microchip o un altro dispositivo informatizzato equivalente o per potervi eventualmente stampare un codice QR.

I colori di riferimento sono i seguenti:

- i) blu: Pantone Reflex Blue;
- ii) giallo: Pantone Yellow.

4) 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 sulla patente di guida le menzioni indispensabili alla gestione della stessa, sempre che iscriva questo tipo di indicazioni anche nelle altre patenti di guida che rilascia e disponga, a tal fine, dello spazio necessario.
- b) Gli Stati membri possono aggiungere colori o marcature, come il codice a barre o simboli nazionali, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

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

- c) Le informazioni riportate sulla scheda della patente di guida devono essere leggibili a occhio nudo da una persona con un'acutezza visiva media, utilizzando un carattere di minimo 5 punti per i campi da 9 a 12 sulla facciata 2.

PARTE A2: **Specifiche antifalsificazione relative alla patente di guida fisica**

- 1) La sicurezza fisica della patente di guida è minacciata, tra l'altro, da:
 - a) produzione di schede false: attraverso la creazione di un nuovo oggetto molto somigliante a un documento autentico, sia ex novo, sia copiando un documento autentico;
 - b) contraffazione: attraverso la modifica delle proprietà di un documento originale, ad esempio modificando alcuni dei dati riportati sullo stesso.
- 2) Il sistema per la protezione contro le falsificazioni costituisce parte integrante di ciascun elemento del sistema generale di rilascio, che comprende la procedura di domanda, la trasmissione sicura dei dati, il materiale costitutivo della scheda, la tecnica di produzione, una serie minima di varie caratteristiche di sicurezza e il processo di personalizzazione.
- 3) Il materiale utilizzato per le patenti di guida deve essere protetto contro le falsificazioni attraverso l'uso delle seguenti tecniche (caratteristiche di sicurezza obbligatorie):
 - a) schede insensibili alla luce ultravioletta;

- b) fondo arabescato di sicurezza, concepito per resistere alla contraffazione mediante scansione, stampa o copia, che utilizzi una stampa a iride con inchiostri multicolori di sicurezza e un'arabescatura positiva e negativa. Il motivo non deve essere composto dei colori primari (ciano, magenta, giallo o nero), deve contenere disegni arabescati complessi in almeno due colori speciali e deve includere una microstampa;
 - c) elementi variabili ottici che offrano un'adeguata protezione contro la copiatura e la manomissione della fotografia;
 - d) incisione laser;
 - e) nell'area occupata dalla fotografia, gli elementi grafici dello sfondo di sicurezza e la fotografia stessa devono sovrapporsi almeno sul bordo di quest'ultima (motivo sfumato).
- 4) Inoltre il materiale utilizzato per le patenti di guida deve essere protetto contro le falsificazioni attraverso l'uso di almeno tre delle seguenti tecniche (caratteristiche di sicurezza aggiuntive):
- a) inchiostri a variazione cromatica*;
 - b) inchiostro termocromatico*;
 - c) ologrammi su misura*;
 - d) immagini variabili incise al laser*;
 - e) inchiostro fluorescente a raggi UV, visibile e trasparente;
 - f) stampa iridescente;
 - g) filigrana digitale sullo sfondo;
 - h) pigmenti infrarossi o fosforescenti;
 - i) caratteri, simboli o motivi riconoscibili al tatto*.

Per quanto possibile, le tecniche contrassegnate da un asterisco sono da preferire in quanto permettono agli agenti abilitati di verificare la validità del documento senza utilizzare alcun sistema particolare. Gli Stati membri possono introdurre caratteristiche di sicurezza diverse da quelle elencate al presente punto.

PARTE B: **Specifiche relative ai microchip inseriti nelle patenti di guida fisiche**

- 1) Il microchip e i dati contenuti nel microchip, comprese le informazioni supplementari previste dalla legislazione nazionale in materia di patenti di guida, sono conformi alla parte B1.
- 2) Nella parte B2 sono elencate le norme applicabili alle patenti di guida dotate di microchip.
- 3) Le patenti di guida dotate di microchip sono sottoposte a una procedura di omologazione dell'Unione in conformità della parte B3.
- 4) Se sono state rispettate tutte le disposizioni applicabili all'omologazione dell'Unione per quanto attiene a una patente di guida dotata di microchip in conformità dei punti 1, 2 e 3, gli Stati membri rilasciano al fabbricante o al suo rappresentante un certificato di omologazione dell'Unione.
- 5) All'occorrenza, in particolare per garantire la conformità alla presente parte, uno Stato membro può revocare il certificato di omologazione dell'Unione da esso rilasciato.
- 6) I certificati di omologazione dell'Unione e la notifica della loro revoca sono conformi al modello che figura nella parte B4.
- 7) La Commissione è informata di tutti i certificati di omologazione dell'Unione rilasciati o revocati. In caso di revoca, lo Stato membro che procede alla revoca presenta una motivazione dettagliata.

La Commissione comunica agli Stati membri la revoca di ogni omologazione dell'Unione.

- 8) I certificati di omologazione dell'Unione rilasciati dagli Stati membri sono riconosciuti reciprocamente dai medesimi.
- 9) Se uno Stato membro constata che un numero significativo di patenti di guida dotate di microchip è risultato ripetutamente non conforme alla presente parte del presente allegato, ne informa la Commissione. Lo Stato membro indica il numero di certificato di omologazione dell'Unione relativo alle patenti di guida interessate e descrive la non conformità. La Commissione informa senza indebito ritardo gli altri Stati membri di quanto le è stato comunicato conformemente al presente punto.
- 10) Gli Stati membri di emissione delle patenti di guida di cui al punto 9 esaminano prontamente il problema e intervengono con le opportune misure correttive, anche, se del caso, revocando il certificato di omologazione dell'Unione.

PARTE B1: **Requisiti generali per le patenti di guida dotate di microchip**

I requisiti generali per le patenti di guida dotate di microchip illustrati nel presente allegato si basano su norme internazionali, in particolare le norme della serie ISO/IEC 18013. Essi contemplano i seguenti aspetti:

- a) le specifiche del microchip e la struttura logica dei dati del microchip;
- b) le specifiche dei dati armonizzati e di eventuali dati supplementari da memorizzare;
- c) le specifiche relative ai meccanismi di protezione dei dati per i dati memorizzati nel microchip.

Titolo 1

ABBREVIAZIONI

| Abbreviazione | Significato |
|---------------|---|
| AID | Identificatore di applicazione (Application Identifier) |
| BAP | Protezione d'accesso di base (Basic Access Protection) |
| DG | Gruppo di dati (Data Group) |
| EAL 4+ | Livello 4 aumentato di garanzia della valutazione (Evaluation Assurance Level 4 Augmented) |
| EF | File elementare (Elementary File) |
| EFID | Identificatore del file elementare (Elementary File Identifier) |
| eMRTD | Documenti di viaggio a lettura ottica (Machine Readable Travel Documents) |
| ICC | Carta a circuito integrato (Integrated Circuit Card) |
| ISO | Organizzazione internazionale per la standardizzazione (International Organization for Standardization) |
| LDS | Struttura logica dei dati (Logical Data Structure) |
| PICC | Carta di prossimità a circuito integrato (Proximity Integrated Circuit Card) |
| PIX | Estensione dell'identificatore di applicazione esclusivo (Proprietary Application Identifier Extension) |
| RID | Identificatore di applicazione registrato (Registered Application Identifier) |
| SOd | Oggetto di sicurezza del documento (Document Security Object) |

Titolo 2

DATI CONTENUTI NEL MICROCHIP

1) Dati armonizzati obbligatori e facoltativi della patente di guida

Il microchip contiene i dati armonizzati della patente di guida di cui alla parte D. Se uno Stato membro decide di inserire nella patente di guida dati indicati come facoltativi nella parte D, anche tali dati sono memorizzati nel microchip.

2) Dati supplementari

Gli Stati membri possono memorizzare nel microchip i dati supplementari previsti dalla rispettiva legislazione nazionale in materia di patenti di guida. Essi ne informano la Commissione.

Titolo 3

MICROCHIP

1) Tipo di supporto di memorizzazione

Il supporto di memorizzazione per i dati della patente di guida è un microchip provvisto di interfaccia a contatto, senza contatto oppure duplice (con e senza contatto), come precisato nella parte B2, voce 1.

2) Applicazioni

Tutti i dati di un microchip sono memorizzati in applicazioni elettroniche. Tutte le applicazioni del microchip sono identificate con un codice unico denominato AID (*Application Identifier* – Identificatore di applicazione), come indicato nella parte B2, voce 2.

a) Applicazione per patenti di guida dell'Unione

I dati obbligatori e facoltativi della patente di guida di cui alla parte D sono memorizzati nell'apposita applicazione per la patente di guida dell'Unione. L'AID dell'applicazione per la patente di guida dell'Unione è il seguente:

«A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31»,

composto da:

— l'identificatore di applicazione registrato (RID) della Commissione europea: «A0 00 00 04 56»;

— l'estensione dell'identificatore di applicazione esclusivo (PIX) dell'applicazione per la patente di guida dell'Unione: «45 44 4C 2D 30 31» (EDL-01).

I dati, raggruppati in gruppi di dati (DG), fanno parte di una struttura logica dei dati (LDS).

I DG sono memorizzati nell'applicazione per la patente di guida dell'Unione sotto forma di file elementari (EF) e sono protetti in conformità della parte B2, voce 3.

b) Altre applicazioni

Eventuali altri dati supplementari sono memorizzati in una o più applicazioni apposite, separate dall'applicazione per la patente di guida dell'Unione. Ciascuna di queste applicazioni è identificata con un AID unico.

Titolo 4

STRUTTURA LOGICA DEI DATI PER I MICROCHIP DELL'APPLICAZIONE PER LA PATENTE DI GUIDA DELL'UNIONE

1) Struttura logica dei dati (*Logical Data Structure*)

I dati della patente di guida inseriti nel microchip sono contenuti in una struttura logica dei dati (LDS), di cui alla parte B2, voce 4. Il presente punto precisa quali sono i requisiti supplementari per i DG obbligatori e supplementari.

Ogni DG è memorizzato in un EF. Gli EF da utilizzare per l'applicazione per la patente di guida dell'Unione sono identificati con identificatori appositi (EFID – *Elementary File Identifiers*), nella forma estesa o abbreviata, come indicato nella parte B2, voce 5.

2) Gruppi di dati obbligatori

Gli elementi di dati obbligatori e facoltativi sono memorizzati nei seguenti DG:

DG 1: tutti gli elementi di dati obbligatori e facoltativi come figurano sul documento, eccetto le immagini del volto e della firma del titolare della patente di guida;

DG 5: immagine della firma del titolare della patente di guida;

DG 6: immagine del volto del titolare della patente di guida.

I dati del DG 1 sono organizzati secondo quanto indicato al punto 6 della presente parte e nella parte B2, voce 6. I dati contenuti nei DG 5 e 6 sono memorizzati conformemente alle specifiche di cui alla parte B2, voce 7.

3) Gruppi di dati supplementari

Eventuali elementi di dati supplementari previsti dal diritto nazionale degli Stati membri in materia di patenti di guida sono inseriti nei DG seguenti:

DG 2: informazioni relative al titolare della patente di guida, eccetto i dati biometrici;

DG 3: informazioni relative all'autorità che rilascia la patente;

DG 4: immagine ritratto;

DG 7: dati biometrici dell'impronta digitale o delle impronte digitali del titolare della patente di guida;

DG 11: altre informazioni, come il nome per esteso del titolare della patente di guida nei caratteri nazionali.

I dati contenuti in tali DG sono memorizzati conformemente alle specifiche di cui alla parte B2, voce 8.

Titolo 5

MECCANISMI DI SICUREZZA DEI DATI

Si utilizzano meccanismi adeguati per convalidare l'autenticità e l'integrità del microchip e dei dati in esso contenuti e per limitare l'accesso ai dati della patente di guida.

I dati del microchip sono protetti conformemente alle specifiche di cui alla parte B2, voce 3. Il presente titolo precisa i requisiti supplementari da rispettare.

1) Verifica dell'autenticità

a) Autenticazione passiva obbligatoria

Tutti i DG memorizzati nell'applicazione per la patente di guida dell'Unione sono protetti da un'autenticazione passiva.

I dati relativi all'autenticazione passiva sono conformi ai requisiti di cui alla parte B2, voce 9.

b) Autenticazione attiva facoltativa

Si applicano meccanismi di autenticazione attiva facoltativa per garantire che il microchip originale non sia stato sostituito.

2) Limitazione dell'accesso

a) Protezione d'accesso di base (*Basic Access Protection*) obbligatoria

Si applica il meccanismo di protezione dell'accesso di base (BAP) per tutti i dati contenuti nell'applicazione per la patente di guida dell'Unione. Ai fini dell'interoperabilità con sistemi esistenti, quali quelli che impiegano documenti di viaggio a lettura ottica (eMRTD), è d'obbligo utilizzare la zona per la lettura automatica (MRZ) a una riga, di cui alla parte B2, voce 10.

La chiave del documento Kdoc utilizzata per accedere al microchip è generata dall'MRZ a una riga, che può essere immessa manualmente oppure utilizzando un lettore ottico di caratteri (OCR). Si applica la configurazione BAP 1 definita per l'MRZ a una riga, indicata nella parte B2, voce 10.

b) Controllo dell'accesso esteso condizionato (*Conditional Extended Access Control*)

Quando sono memorizzati nel microchip dati personali di cui all'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/679, si adottano misure supplementari per limitare l'accesso a tali dati.

I meccanismi di controllo dell'accesso esteso sono conformi alle specifiche di cui alla parte B2, voce 11.

c) Infrastruttura a chiave pubblica (PKI) per le patenti di guida dotate di microchip

Gli Stati membri stabiliscono le modalità necessarie alla gestione delle chiavi pubbliche, in conformità dell'allegato A della norma ISO/IEC 18013_3.

Titolo 6

PRESENTAZIONE DEI DATI

1) Formato dei dati nel DG 1

| Codice | L | Valore | | | | | Codifica | O/F |
|--------|---|---------------------------------------|---|---|---|-------------------------------|----------|-----|
| 61 | V | Elementi dei dati del DG 1 (annidati) | | | | | | |
| | | Codice | L | Valore | | | | |
| | | 5F 01 | V | Numero di omologazione | | | ans | O |
| | | 5F 02 | V | Oggetto di dati costruito relativo a elementi di dati demografici | | | | O |
| | | | | Codice | L | Valore | | |
| | | | | 5F 03 | 3 | Stato membro di emissione | a3 | O |
| | | | | 5F 04 | V | Cognome(i) del titolare | as | O |
| | | | | 5F 05 | V | Altro(i) nome(i) del titolare | as | O |

| Codice | L | Valore | | | | | Codifica | O/F |
|--------|---|--------|---|--|-----|--|----------|-----|
| | | | | 5F 06 | 4 | Data di nascita (ggmmaaaa) | n8 | O |
| | | | | 5F 07 | V | Luogo di nascita | ans | O |
| | | | | 5F 08 | 3 | Nazionalità | a3 | F |
| | | | | 5F 09 | 1 | Sesso | M/F/S | F |
| | | | | 5F 0A | 4 | Data di rilascio della patente di guida (ggmmaaaa) | n8 | O |
| | | | | 5F 0B | 4 | Data di scadenza della patente di guida (ggmmaaaa) | n8 | O |
| | | | | 5F 0C | V | Autorità emittente | ans | O |
| | | | | 5F 0D | V | Numero amministrativo (diverso dal numero del documento) | ans | F |
| | | | | 5F 0E | V | Numero del documento | an | O |
| | | | | 5F 0F | V | Residenza, domicilio permanente o recapito postale | ans | F |
| | | 7F 63 | V | Oggetto di dati costruito relativo alle categorie veicoli/limitazioni/condizioni | | | | O |
| | | | | Codice | L | Valore (codificato come indicato di seguito) | | |
| | | | | 02 | 1 | Numero di categorie/limitazioni/condizioni | N | O |
| | | | | 87 | V | Categoria/limitazione/condizione | ans | O |
| | | | | 87 | V | Categoria/limitazione/condizione | ans | F |
| | | | | ... | ... | ... | ... | ... |
| | | | | 87 | V | Categoria/limitazione/condizione | ans | F |

2) Formato di registrazione logica

Le categorie riguardanti i veicoli, le limitazioni o le condizioni sono riunite in un oggetto di dati in base alla struttura indicata nella tabella seguente:

| Codice categoria veicolo | Data di rilascio | Data di scadenza | Codice | Segno | Valore |
|--------------------------|------------------|------------------|--------|-------|--------|
|--------------------------|------------------|------------------|--------|-------|--------|

dove:

- i codici delle categorie dei veicoli sono presentati come indicato nell'articolo 6 (ad esempio AM, A1, A2, A, B1, B, ecc.);
- la data di rilascio si presenta come GGMMAAAA (due cifre a indicazione del giorno, seguite da due cifre a indicazione del mese, seguite da quattro cifre a indicazione dell'anno) per la categoria di veicoli;
- la data di scadenza si presenta come GGMMAAAA (due cifre a indicazione del giorno, seguite da due cifre a indicazione del mese, seguite da quattro cifre a indicazione dell'anno) per la categoria di veicoli;

- d) il codice, il segno e il valore si riferiscono alle informazioni o alle limitazioni supplementari relative alla categoria di veicoli o al conducente.

PARTE B2: Elenco delle norme applicabili alle patenti di guida dotate di un supporto di memorizzazione

| Voce | Oggetto | Requisito | Applicabile a |
|------|--|---|--|
| 1 | Interfaccia, organizzazione e comandi del supporto di memorizzazione | Serie ISO/IEC 7816 (a contatto), serie ISO/IEC 14443 (senza contatto) di cui all'allegato C della norma ISO/IEC 18013-2:2008 | Parte B1, punto 3.1 |
| 2 | Identificatore di applicazione | ISO/IEC 7816-5:2004 | Parte B1, punto 3.2 |
| 3 | Meccanismi di sicurezza dei dati | ISO/IEC 18013-3:2009 | Parte B1, punto 3.2, lettera a)
Parte B1, punto 5 |
| 4 | Struttura logica dei dati | ISO/IEC 18013-2:2008 | Parte B1, punto 4.1 |
| 5 | Identificatori del file elementare | ISO/IEC 18013-2:2008 Tabella C.2 | Parte B1, punto 4.1 |
| 6 | Presentazione dei dati per il DG 1 | ISO/IEC 18013-2:2008, allegato C.3.8 | Parte B1, punto 4.2
Parte B1, punto 6.1 |
| 7 | Presentazione dei dati obbligatori per il DG 5 e il DG 6 | ISO/IEC 18013-2:2008, allegato C.6.6 e allegato C.6.7, immagine del volto e immagine della firma da memorizzare in formato JPEG o JPEG2000 | Parte B1, punto 4.2 |
| 8 | Presentazione dei dati facoltativi e supplementari | ISO/IEC 18013-2:2008, allegato C | Parte B1, punto 4.3 |
| 9 | Autenticazione passiva | ISO/IEC 18013-3:2009, punto 8.1, dati da memorizzare in EF.SOD (oggetto di sicurezza del documento) nell'LDS | Parte B1, punto 5.1, lettera a) |
| 10 | Limitazione dell'accesso di base | ISO/IEC 18013-3:2009 e prima modifica | Parte B1, punto 5.2, lettera a) |
| | Configurazione della limitazione dell'accesso di base | ISO/IEC 18013-3:2009, allegato B.8 | |
| 11 | Limitazione dell'accesso estesa | Technical Guideline TR-03110, Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents - Extended Access Control (EAC), versione 1.11 | Parte B1, punto 5.2, lettera b) |
| 12 | Metodi di prova | ISO/IEC 18013-4:2011 | Parte B3, punto 1. |
| 13 | Certificato di sicurezza | EAL 4+ o equivalente | Parte B3, punto 2. |
| 14 | Certificato funzionale | Prove delle schede intelligenti in base alle norme delle serie ISO/IEC 10373 | Parte B3, punto 3. |

PARTE B3: Procedura di omologazione dell'Unione delle patenti di guida dotate di microchip**Titolo 1****DISPOSIZIONI GENERALI**

I fabbricanti che chiedono l'omologazione dell'Unione delle patenti di guida dotate di microchip presentano un certificato di sicurezza e un certificato funzionale.

Qualsiasi modifica pianificata del processo di produzione, compresa qualsiasi modifica prevista del software, è previamente notificata all'autorità che ha accordato l'omologazione dell'Unione. L'autorità può richiedere informazioni e prove supplementari prima di accettare la modifica.

Le prove sono condotte in base ai metodi di cui alla parte B2, voce 12.

Titolo 2**CERTIFICATO DI SICUREZZA**

Per quanto concerne la valutazione della sicurezza, i microchip da inserire nelle patenti di guida sono valutati in base ai criteri di cui alla parte B2, voce 13.

Il certificato di sicurezza è rilasciato unicamente in seguito a una valutazione positiva della capacità del microchip di resistere ai tentativi di manipolazione o di alterazione dei dati.

Titolo 3**CERTIFICATO FUNZIONALE**

La valutazione funzionale delle patenti di guida dotate di microchip avviene in base a prove di laboratorio conformemente ai criteri di cui alla parte B2, voce 14.

Gli Stati membri che integrano un microchip nelle patenti di guida provvedono a che siano rispettati le norme funzionali e i requisiti di cui alla parte B1.

Il certificato funzionale è rilasciato al fabbricante se sono soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

- a) il microchip è accompagnato da un certificato di sicurezza valido;
- b) è dimostrata la conformità con i requisiti di cui alla parte B2;
- c) le prove funzionali sono state condotte con esito positivo.

Spetta all'autorità competente dello Stato membro rilasciare il certificato funzionale. Il certificato funzionale reca l'identità dell'autorità che lo rilascia, l'identità del candidato, l'identificazione del microchip e un elenco dettagliato delle prove condotte con relativi risultati.

Titolo 4**CERTIFICATO DI OMOLOGAZIONE DELL'UNIONE****1) Modello di certificato**

Gli Stati membri rilasciano il certificato di omologazione dell'Unione dietro presentazione del certificato di sicurezza e di quello funzionale previsti nel presente allegato. I certificati di omologazione dell'Unione sono conformi al modello di cui alla parte B4.

2) Sistema di numerazione

Il sistema di numerazione dell'omologazione dell'Unione consiste:

a) della lettera «e» seguita dal numero indicato di seguito che identifica lo Stato membro che ha concesso l'omologazione dell'Unione:

- 1 per la Germania;
- 2 per la Francia;
- 3 per l'Italia;
- 4 per i Paesi Bassi;
- 5 per la Svezia;
- 6 per il Belgio;
- 7 per l'Ungheria;
- 8 per la Cechia;
- 9 per la Spagna;
- 12 per l'Austria;
- 13 per il Lussemburgo;
- 17 per la Finlandia;
- 18 per la Danimarca;
- 19 per la Romania;
- 20 per la Polonia;
- 21 per il Portogallo;
- 23 per la Grecia;
- 24 per l'Irlanda;
- 25 per la Croazia;
- 26 per la Slovenia;
- 27 per la Slovacchia;
- 29 per l'Estonia;
- 32 per la Lettonia;
- 34 per la Bulgaria;
- 36 per la Lituania;
- 49 per Cipro;
- 50 per Malta;

b) delle lettere «DL» precedute da un trattino e seguite da due cifre indicanti il numero progressivo attribuito al presente allegato o all'ultima modifica tecnica di rilievo apportata al presente allegato. Per il presente allegato, il numero progressivo è 00;

c) un numero di identificazione unico dell'omologazione dell'Unione assegnato dallo Stato membro di emissione.

Esempio di sistema di numerazione dell'omologazione dell'Unione: «e50-DL00 12345»

Il numero di homologazione è memorizzato nel microchip nel DG 1 per ciascuna patente di guida dotata di tale microchip.

PARTE B4: Modello di certificato di omologazione dell'Unione per le patenti di guida dotate di microchip

Nome dell'autorità competente: ...

Notifica riguardante (*):

— omologazione ☐

— revoca dell'omologazione ☐

di una patente di guida dell'Unione dotata di microchip

Omologazione n.: ...

1. Marchio di fabbrica o denominazione commerciale: ...

2. Nome del modello: ...

3. Nome del fabbricante o del suo rappresentante, se del caso: ...

...

4. Indirizzo del fabbricante o del suo rappresentante, se del caso: ...

...

5. Verbali delle prove di laboratorio:

5.1 Certificato di sicurezza n.: ... Data: ...

Rilasciato da: ...

5.2 Certificato funzionale n.: ... Data: ...

Rilasciato da: ...

6. Data dell'omologazione: ...

7. Data della revoca dell'omologazione: ...

8. Luogo: ...

9. Data: ...

10. Documentazione illustrativa in allegato: ...

11. Firma: ...

(*) Barrare la casella che interessa.

PARTE C: Specifiche relative alla patente di guida mobile

1) In conformità del regolamento (UE) n. 910/2014, i portafogli europei di identità digitale mettono a disposizione delle persone autorizzate almeno le funzioni seguenti:

a) estrazione e memorizzazione di dati sufficienti a dimostrare i diritti di guida di una persona;

b) la visualizzazione e la trasmissione dei dati di cui alla lettera a).

2) Le patenti di guida mobili e gli altri sistemi pertinenti sono conformi alla norma ISO/IEC 18013-5 sulle patenti di guida mobili e al regolamento (UE) n. 910/2014.

3) Ai fini del presente allegato, il titolare di una patente di guida mobile rilasciata a norma della presente direttiva è considerato utente autorizzato solo se il titolare è identificato come tale.

- 4) Gli Stati membri consentono al titolare della patente di guida il rilascio di una patente di guida mobile nel portafoglio europeo di identità digitale di tale titolare.

Il portafoglio europeo di identità digitale contenente la patente di guida mobile consente automaticamente o su richiesta l'aggiornamento o il nuovo rilascio della patente di guida mobile.

I portafogli europei di identità digitale consentono al titolare di una patente di guida mobile di visualizzare o trasmettere a terzi, in tutto o in parte, i dati contenuti nella patente di guida mobile. Le autorità competenti degli Stati membri sono autorizzate a richiedere dai portafogli europei di identità digitale i dati contenuti nella patente di guida mobile per poter accertare i diritti di guida del titolare della patente di guida in questione (verifica).

Le informazioni trasmesse direttamente a partire dall'attestazione elettronica della patente di guida mobile memorizzate nel portafoglio europeo di identità digitale consentono alle autorità competenti di accertare i diritti di guida del titolare della patente di guida mobile (verifica), comprese eventuali limitazioni applicabili nell'Unione o nel territorio di uno Stato membro. Gli Stati membri non considerano valida una patente di guida mobile se sia scaduta o sia stata revocata. Se uno Stato membro decide di revocare una patente di guida mobile, fornisce le informazioni relative a tale decisione in un elenco delle revoche gestito da tale Stato membro, o le rende accessibili agli altri Stati membri a fini di verifica in altra maniera, gratuitamente e in modo utilizzabile. Lo Stato membro che impone una interdizione alla guida, se diverso dallo Stato membro di emissione, ne informa immediatamente quest'ultimo Stato membro.

PARTE D: **Dati da inserire nella patente di guida dell'unione**

- 1) Le sigle distintive degli Stati membri che rilasciano la patente di guida sono le seguenti:

B: Belgio

BG: Bulgaria

CZ: Cechia

DK: Danimarca

D: Germania

EST: Estonia

GR: Grecia

E: Spagna

F: Francia

HR: Croazia

IRL: Irlanda

I: Italia

CY: Cipro

LV: Lettonia

LT: Lituania

L: Lussemburgo

H: Ungheria

M: Malta

NL: Paesi Bassi

A: Austria

PL: Polonia

P: Portogallo

RO: Romania

SLO: Slovenia

SK: Slovacchia

FIN: Finlandia

S: Svezia

- 2) La dicitura «patente di guida» da riportare sulle patenti di guida nella lingua o nelle lingue degli Stati membri è la seguente:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

- 3) Le informazioni specifiche relative alla singola patente di guida rilasciata sono le seguenti:

| Campo | Informazione |
|-------|---|
| 1 | cognome del titolare |
| 2 | altro(i) nome(i) del titolare |
| 3 | luogo e data di nascita |
| 4a | data di rilascio della patente di guida |
| 4b | data di scadenza della patente di guida |
| 4c | designazione dell'autorità che rilascia la patente |
| 4d | (facoltativo) un numero diverso da quello di cui al campo 5, utile per la gestione della patente |
| 5 | numero della patente di guida |
| 6 | fotografia del titolare |
| 7 | firma del titolare |
| 8 | (facoltativo) residenza, domicilio permanente o recapito postale del titolare |
| 9 | categorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono riportate in un carattere diverso da quello usato per le categorie armonizzate) |

- 4) Le informazioni specifiche relative alle categorie della patente di guida rilasciata sono le seguenti:

| Campo | Informazione |
|-------|---|
| 9 | categorie di veicoli che il titolare è autorizzato a guidare (le categorie nazionali sono riportate in un carattere diverso da quello usato per le categorie armonizzate) |
| 10 | data del primo rilascio per ciascuna categoria, tranne se non disponibile (questa data deve essere ritrascritta sulla nuova patente di guida ad ogni ulteriore sostituzione o conversione); ogni campo relativo alla data viene scritto in due cifre e nella sequenza seguente: giorno.mese.anno (GG.MM.AA) |
| 11 | data di scadenza per ciascuna categoria; ogni campo relativo alla data viene scritto in due cifre e nella sequenza seguente: giorno.mese.anno (GG.MM.AA) |
| 12 | eventuali indicazioni o limitazioni supplementari, in forma codificata, a fronte di ciascuna categoria interessata, come precisato nella parte E |

Se un codice specificato nella parte E si applica a tutte le categorie per le quali è rilasciata la patente di guida, può essere riportato nello spazio sotto i campi 9, 10 e 11.

- 5) Le informazioni specifiche relative alla gestione della patente di guida rilasciata sono le seguenti:

| Campo | Informazione |
|-------|--|
| 13 | (facoltativo) un'iscrizione da parte dello Stato membro ospitante delle indicazioni indispensabili alla gestione della patente di guida, nel quadro dell'applicazione della parte A1, punto 4, lettera a); |
| 14 | <p>(facoltativo) un'iscrizione da parte dello Stato membro di emissione delle indicazioni indispensabili alla gestione della patente di guida o relative alla sicurezza stradale; tali indicazioni possono comprendere in particolare qualsiasi annullamento, revoca, sospensione o limitazione del diritto di guidare di un conducente di un veicolo a motore, o della sua patente di guida, o del riconoscimento della validità della sua patente di guida, ad esempio limitata a determinate categorie o al territorio di taluni Stati membri.</p> <p>Qualora la menzione rientrasse in una rubrica definita nel presente allegato, dovrà essere preceduta dal numero del campo corrispondente.</p> <p>Previo consenso scritto specifico del titolare, possono essere riportate in questo campo 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 documento come patente di guida.</p> |

PARTE E: **Codici dell'unione e nazionali**

I codici da 01 a 99 sono codici armonizzati dell'Unione europea.

Titolo 1

CONDUCENTE (motivi medici)

| | | |
|----|--------|---|
| 01 | | Correzione della vista e/o protezione degli occhi |
| | 01.01. | Occhiali |
| | 01.02. | Lenti a contatto |
| | 01.05. | Occlusore oculare |
| | 01.06. | Occhiali o lenti a contatto |
| | 01.07. | Aiuto ottico specifico |
| 02 | | Apparecchi acustici/aiuto alla comunicazione |
| 03 | | Protesi/ortosi per gli arti |
| | 03.01. | Protesi/ortosi per gli arti superiori |
| | 03.02. | Protesi/ortosi per gli arti inferiori |

Titolo 2
MODIFICHE DEL VEICOLO

| | | |
|----|--------|--|
| 10 | | Cambio di velocità modificato |
| | 10.02. | Selezione automatica del rapporto di trasmissione |
| | 10.04. | Dispositivo di controllo della trasmissione adattato |
| 15 | | Frizione modificata |
| | 15.01. | Pedale della frizione adattato |
| | 15.02. | Frizione manuale |
| | 15.03. | Frizione automatica |
| | 15.04. | Misura per impedire il blocco o l'azionamento del pedale della frizione |
| 20 | | Dispositivi di frenatura modificati |
| | 20.01. | Pedale del freno adattato |
| | 20.03. | Pedale del freno adattato per essere usato col piede sinistro |
| | 20.04. | Pedale del freno a scorrimento |
| | 20.05. | Pedale del freno basculante |
| | 20.06. | Freno manuale |
| | 20.07. | Azionamento del freno con una forza massima di ... N ⁽¹⁾ [ad esempio «20.07(300N)»] |
| | 20.09. | Freno di stazionamento adattato |
| | 20.12. | Misura per impedire il blocco o l'azionamento del pedale del freno |
| | 20.13. | Freno a ginocchio |
| | 20.14. | Azionamento del dispositivo di frenatura assistito da una forza esterna |
| 25 | | Dispositivo di accelerazione modificato |
| | 25.01. | Pedale dell'acceleratore adattato |
| | 25.03. | Pedale dell'acceleratore basculante |
| | 25.04. | Acceleratore manuale |
| | 25.05. | Acceleratore a ginocchio |

| | | |
|----|--------|--|
| | 25.06. | Azionamento dell'acceleratore assistito da una forza esterna |
| | 25.08. | Pedale dell'acceleratore sul lato sinistro |
| | 25.09. | Misura per impedire il blocco o l'azionamento del pedale dell'acceleratore |
| 31 | | Adattamenti e protezioni dei pedali |
| | 31.01. | Set supplementare di pedali paralleli |
| | 31.02. | Pedali sullo stesso livello (o quasi) |
| | 31.03. | Misura per impedire il blocco o l'azionamento dei pedali dell'acceleratore e del freno quando i pedali non sono azionati dai piedi |
| | 31.04. | Fondo rialzato |
| 32 | | Sistemi combinati di freno di servizio e di acceleratore |
| | 32.01. | Sistema combinato di acceleratore e freno di servizio controllato tramite una mano |
| | 32.02. | Sistema combinato di acceleratore e freno di servizio controllato da una forza esterna |
| 33 | | Sistemi combinati di acceleratore, freno di servizio e sterzo |
| | 33.01. | Sistema combinato di acceleratore, freno di servizio e sterzo controllato da una forza esterna tramite una mano |
| | 33.02. | Sistema combinato di acceleratore, freno di servizio e sterzo controllato da una forza esterna tramite due mani |
| 35 | | Disposizione dei comandi modificata (interruttori dei fari, tergicristalli, segnalatore acustico, indicatori di direzione ecc.) |
| | 35.02. | Comandi azionabili senza togliere le mani dal dispositivo di sterzo |
| | 35.03. | Comandi azionabili senza togliere la mano sinistra dal dispositivo di sterzo |
| | 35.04. | Comandi azionabili senza togliere la mano destra dal dispositivo di sterzo |
| | 35.05. | Comandi azionabili senza togliere le mani dal dispositivo di sterzo o senza rilasciare i meccanismi dell'acceleratore e del freno |
| 40 | | Sterzo modificato |
| | 40.01. | Sterzo con forza massima di azionamento di ... N ⁽¹⁾ [ad esempio «40.01(140N)»] |
| | 40.05. | Volante adattato (a sezione allargata e/o rinforzata, di diametro ridotto ecc.) |
| | 40.06. | Posizione adattata del volante |
| | 40.09. | Sterzo controllato tramite piede |
| | 40.11. | Dispositivo di assistenza al volante |

| | | |
|----|--------|--|
| | 40.14. | Servosterzo alternativo adattato controllato tramite una mano o un braccio |
| | 40.15. | Servosterzo alternativo adattato controllato tramite due mani o due braccia |
| 42 | | Dispositivi di visione laterale/posteriore modificati |
| | 42.01. | Dispositivo retrovisore adattato |
| | 42.03. | Dispositivo interno aggiuntivo che permette una visione laterale |
| | 42.05. | Dispositivo di visione degli angoli ciechi |
| 43 | | Posizione del sedile del conducente |
| | 43.01. | Altezza del sedile conducente che consente una visione normale e a distanza normale dal volante e dai pedali |
| | 43.02. | Sedile conducente adattato alla forma del corpo |
| | 43.03. | Sedile conducente con supporto laterale per una buona stabilità |
| | 43.04. | Sedile conducente dotato di braccioli |
| | 43.06. | Adattamento della cintura di sicurezza |
| | 43.07. | Tipo di cinture di sicurezza con supporto per una buona stabilità |
| 44 | | Modifiche ai motocicli (il codice deve essere indicato in dettaglio) |
| | 44.01. | Impianto frenante su una sola leva |
| | 44.02. | Freno della ruota anteriore adattato |
| | 44.03. | Freno della ruota posteriore adattato |
| | 44.04. | Acceleratore adattato |
| | 44.08. | Altezza del sedile tale da permettere al conducente, da seduto, di raggiungere il suolo con ambedue i piedi contemporaneamente e di tenere in equilibrio il motociclo in posizione di arresto e di stazionamento |
| | 44.09. | Forza massima di azionamento del freno della ruota anteriore ... N ⁽¹⁾ [ad esempio «44.09 (140N)»] |
| | 44.10. | Forza massima di azionamento del freno della ruota posteriore ... N ⁽¹⁾ [ad esempio «44.10 (240N)»] |
| | 44.11. | Poggiapiedi adattato |
| | 44.12. | Manubrio adattato |
| 45 | | Solo per motocicli con sidecar |
| 46 | | Solo per tricicli |
| 47 | | Limitata a veicoli di più di due ruote in cui non è necessario l'equilibrio del conducente per l'avviamento, l'arresto e lo stazionamento |

| | | |
|----|--|--|
| 50 | | Limitata ad uno specifico veicolo/numero di telaio (codice identificativo del veicolo) |
|----|--|--|

Lettere utilizzate in combinazione con i codici da 01 a 44 per ulteriori specifiche:

- a sinistra
- b destra
- c mano
- d piede
- e nel mezzo
- f braccio
- g pollice

(¹) Indica la forza, in Newton, che il conducente può o deve esercitare per far funzionare il sistema.

Titolo 3

CODICI RELATIVI A LIMITAZIONI DELL'USO

| | | |
|----|--------|--|
| 60 | | Equivalenze facoltative (il codice deve essere indicato in dettaglio) |
| | 60.01. | Il titolare di una patente di guida di categoria B di almeno 21 anni di età può guidare tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW |
| | 60.02. | Il titolare di una patente di guida di categoria B può guidare motocicli della categoria A1 |
| | 60.03. | Il titolare di una patente di guida di categoria B1 può guidare solo veicoli con massa massima non superiore a 2 500 kg e velocità massima tecnicamente limitata a 45 km/h |
| 61 | | Guida in orario diurno (ad esempio: da un'ora dopo l'alba a un'ora prima del tramonto) |
| 62 | | Guida entro un raggio di ... km dal luogo di residenza del titolare o solo nell'ambito di una città/regione |
| 63 | | Guida senza passeggeri |
| 64 | | Velocità di guida non superiore a ... km/h |
| 65 | | Guida autorizzata solo se accompagnato da titolare di una patente di categoria almeno equivalente, a meno la condizione non sia contemplata dal codice 98.02. |
| 66 | | Guida senza rimorchio |
| 67 | | Guida non autorizzata in autostrada |
| 68 | | Niente alcol |
| 69 | | Limitata alla guida di veicoli dotati di un dispositivo di tipo alcolock conformemente alla norma EN 50436. L'indicazione di una data di scadenza è facoltativa [ad esempio, «69» o «69 (1.1.2016)»] |

Titolo 4
QUESTIONI AMMINISTRATIVE

| | | |
|----|--------|---|
| 70 | | Sostituzione della patente di guida n. ... rilasciata da... (sigla UE, ad esempio «70.0123456789.NL», o sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio «70.0123456789.NO») |
| 71 | | Duplicato della patente di guida n. ... (sigla UE, ad esempio «71.987654321.HR», o sigla ONU se si tratta di un paese terzo; ad esempio «71.987654321.UK») |
| 72 | | Conversione della patente di guida n. ... rilasciata da ... (sigla ONU se si tratta di un paese terzo soggetto a una decisione di esecuzione a norma dell'articolo 15, paragrafo 7); ad esempio «72.0123456789.USA») |
| 73 | | Limitata ai veicoli della categoria B del tipo veicoli a motore a quattro ruote (B1) |
| 78 | | Limitata a veicoli con cambio automatico |
| 79 | | Limitata a veicoli conformi a quanto specificato fra parentesi o con un codice, in applicazione dell'articolo 21 della presente direttiva |
| | 79.01. | Limitata a veicoli a due ruote con o senza side-car |
| | 79.02. | Limitata a veicoli di categoria AM del tipo a tre ruote o quadriciclo leggero |
| | 79.03. | Limitata a tricicli |
| | 79.04. | Limitata a tricicli ai quali è agganciato un rimorchio la cui massa limite non supera 750 kg |
| | 79.05. | Motociclo di categoria A1 con un rapporto potenza/peso superiore a 0,1 kW/kg |
| | 79.06. | Veicolo di categoria BE nel quale la massa limite del rimorchio supera 3 500 kg |
| 80 | | Limitata a titolari, di età inferiore a 24 anni, di una patente di guida per veicoli di categoria A del tipo triciclo a motore |
| 81 | | Limitata ai titolari, di età inferiore a 21 anni, di una patente di guida per veicoli di categoria A del tipo motociclo a due ruote |
| 95 | | Conducente titolare di CAP in regola con l'obbligo di idoneità professionale di cui alla direttiva (UE) 2022/2561 fino a ... [ad esempio: «95(1.1.2028)»] |
| 96 | | Codici utilizzati per indicare l'autorizzazione sulla base di una formazione supplementare nella categoria |
| | 96 | Veicoli di categoria B a cui è agganciato un rimorchio con una massa limite superiore a 750 kg quando la massa limite complessiva supera 3 500 kg ma non supera 4 250 kg |
| | 96.01 | Veicolo di emergenza, guidato conformemente allo scopo per cui è stato progettato con una patente di guida di categoria B, con massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 5 000 kg, compresa la massa di un rimorchio se usato come complesso di veicoli |

| | | |
|----|--------|---|
| | 96.02 | Camper, guidato con una patente di guida di categoria B, la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg o, se vi è agganciato un rimorchio, non superiore a 5 000 kg |
| | 96.03 | Veicoli alimentati con combustibili alternativi a cui è agganciato un rimorchio, la cui massa massima autorizzata complessiva supera 4 250 kg ma non supera 5 000 kg |
| 97 | | Non autorizzata per la guida di un veicolo di categoria C1 che rientra nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014 |
| 98 | | Codici utilizzati ai fini degli articoli 17 e 18 (il codice deve essere indicato in dettaglio) |
| | 98.01. | Il conducente è considerato inesperto ed è soggetto alle condizioni relative al periodo di prova. In caso di conversione, rinnovo o sostituzione della patente di guida, al codice è aggiunta la data di conclusione del periodo di prova registrata inizialmente (ad esempio 98.01.13.04.2028) |
| | 98.02. | Il titolare deve soddisfare le condizioni del sistema di guida accompagnata fino al raggiungimento dei 18 anni di età |

I codici 100 e superiori sono codici nazionali, validi unicamente per la circolazione sul territorio dello Stato membro di emissione.

ALLEGATO II

REQUISITI MINIMI PER L'ESAME DI GUIDA E CONOSCENZE, CAPACITÀ E COMPORTAMENTI NECESSARI PER LA GUIDA DI UN VEICOLO A MOTORE

Parte I

REQUISITI MINIMI PER L'ESAME DI GUIDA

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per la verifica delle conoscenze, delle capacità e dei comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore. A tal fine devono essere effettuate le seguenti prove di controllo:

- a) una prova teorica;
- b) a seguito dell'esito positivo della prova teorica, una prova di capacità e comportamento.

Le prove sono effettuate nel rispetto delle condizioni indicate di seguito.

Titolo 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 nei punti 2, 3 e 4.

Il candidato alla patente di guida 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.

Gli Stati membri possono esonerare il candidato dalle domande relative ai rudimenti di pronto soccorso di cui al punto 2, lettera e), se questi ha completato una formazione pratica di pronto soccorso certificata, compresa la rianimazione cardiopolmonare (CPR), in un qualsiasi momento prima della prova di capacità e comportamento.

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

Devono essere formulate domande riguardanti tutti gli argomenti di cui ai punti seguenti; la forma e il contenuto di tali domande sono lasciati alla discrezione degli Stati membri:

- a) le norme che regolano la circolazione stradale, in particolare: segnaletica stradale verticale ed orizzontale, segnalazioni, precedenza e limiti di velocità;
- b) il conducente:
 - i) importanza di un atteggiamento vigile e di un corretto comportamento nei confronti degli altri utenti della strada, compresi gli utenti di mezzi di micromobilità;
 - ii) percezione generale, compresa la percezione dei pericoli, valutazione e decisione, in particolare tempi di reazione, nonché cambiamenti nel comportamento al volante indotti da alcol, droghe o medicinali, stati d'animo o affaticamento;
 - iii) impatti sul rischio di distrazione a causa dell'utilizzo di telefoni cellulari o altri dispositivi elettronici durante la guida e connesse ripercussioni sulla sicurezza;

- c) la strada:
- i) principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza fra i veicoli, allo spazio di frenata e alla tenuta di strada in diverse condizioni sia atmosferiche sia della strada, anche, in particolare, in condizioni di scivolosità e neve;
 - ii) fattori di rischio legati alle diverse condizioni della strada, compresa la percezione e l'anticipazione dei pericoli, in particolare alla luce del loro cambiamento in base alle condizioni atmosferiche e al passaggio dal giorno alla notte;
 - iii) le caratteristiche dei diversi tipi di strada e relative norme di comportamento;
 - iv) adattamento del comportamento di guida alle caratteristiche del percorso, in particolare per garantire una guida sicura nelle gallerie stradali, nonché guida in salita e in discesa;
 - v) individuazione degli angoli ciechi;
- d) gli altri utenti della strada:
- i) fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada, in particolare per quanto riguarda gli utenti della strada vulnerabili che godono di un livello di protezione inferiore nel traffico rispetto agli utenti di autoveicoli e che sono direttamente esposti alle forze in atto nelle collisioni. Tale categoria comprende bambini, pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a motore a due ruote, utenti di dispositivi di mobilità personale e persone con disabilità o con mobilità o orientamento ridotti;
 - ii) rischi legati alla manovra e alla guida di diversi tipi di veicolo che differiscono tra loro in termini di massa, dimensioni e campo visivo dei conducenti, nonché rischi legati all'interazione con detti veicoli, compresi i veicoli con sistemi avanzati di assistenza alla guida e sistemi di guida automatizzata;
 - iii) utilizzo corretto e tempestivo degli indicatori di direzione;
- e) norme e disposizioni di carattere generale e questioni diverse:
- i) formalità amministrative e documenti necessari per la circolazione dei veicoli;
 - ii) regole generali di comportamento del conducente in caso di incidente (collocazione dei segnali di pericolo e segnalazione dell'incidente), ivi comprese le regole di comportamento in caso di avvicinamento di un veicolo di emergenza e le azioni da compiere nel luogo in cui è avvenuta una collisione, e le eventuali misure di assistenza agli infortunati, compresi i rudimenti di pronto soccorso, in particolare la rianimazione cardiopolmonare (CPR);
 - iii) fattori di sicurezza legati al veicolo, al carico e alle persone trasportate;
 - iv) conoscenza di aspetti relativi alla sicurezza dei veicoli alimentati con combustibili alternativi;
- f) precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo, tra cui controllare che sia sicuro aprire la porta del veicolo e che questo non crei un pericolo per altri utenti della strada quali pedoni, ciclisti e utenti di mezzi di micromobilità;
- g) 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;
- h) sistemi di sicurezza dei veicoli, in particolare impiego delle cinture di sicurezza, dei poggiatesta e delle dotazioni per la sicurezza dei bambini;
- i) ricarica dei veicoli elettrici;
- j) regole e aspetti dell'uso dei veicoli legati all'ambiente, anche per quanto riguarda i veicoli elettrici: corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, consumo ridotto di carburante o energia, limitazione delle emissioni (emissioni di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici, rumore e microparticelle derivanti dall'usura degli pneumatici, dei freni e della strada ecc.);
- k) vantaggi, limitazioni e rischi associati ai sistemi avanzati di assistenza alla guida e ai sistemi di guida automatizzata; l'importanza delle loro differenze e del loro utilizzo sicuro, nonché l'interazione con il conducente, gli obblighi del conducente e il modo in cui i sistemi possono incidere sulla consapevolezza e sul comportamento del conducente; ciò comprende il campo d'impiego dei sistemi, la possibilità di richieste di presa in carico generate dai sistemi e gli obblighi restanti del conducente mentre i sistemi sono attivi.

3. Disposizioni specifiche per le categorie A1, A2 e A

Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a quanto segue:

- a) l'impiego di guanti, stivali, caschi e abbigliamento protettivo di altro tipo;
- b) la percezione del motociclista da parte degli altri utenti della strada;
- c) i fattori di rischio legati ai vari tipi di strada di cui al punto 2, lettera c), con particolare attenzione agli elementi potenzialmente scivolosi quali tombini, segnaletica orizzontale (ad esempio strisce e frecce) e binari;
- d) elementi di meccanica legati alla sicurezza stradale di cui al punto 2, lettera g), con particolare attenzione all'interruttore di emergenza, ai livelli dell'olio e alla catena.

4. Disposizioni specifiche per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E

1) Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito a quanto segue:

- a) disposizioni che regolano i periodi di guida e di riposo a norma del regolamento (CE) n. 561/2006; impiego dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014;
- b) disposizioni che regolano il pertinente tipo di trasporto: merci o passeggeri;
- c) documenti di circolazione e di trasporto, necessari per il trasporto di merci o passeggeri sia a livello nazionale che internazionale;
- d) 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 pronto soccorso;
- e) precauzioni da adottare in caso di rimozione e sostituzione delle ruote;
- f) disposizioni che regolano dimensione e massa dei veicoli; disposizioni che regolano i dispositivi di limitazione della velocità;
- g) finalità e uso dei sistemi di frenatura di rallentamento;
- h) limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo, in particolare per quanto riguarda il rilevamento della presenza di utenti vulnerabili della strada nella parte anteriore e ai lati del veicolo;
- i) (facoltativo) lettura di una cartina stradale, calcolo di un itinerario, compreso l'uso di sistemi elettronici di navigazione;
- j) fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli: controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), problemi specifici legati ai vari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti, etc.), operazioni di carico e scarico e impiego di attrezzature di movimentazione (solo categorie C, CE, C1 e C1E);
- k) responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate; comfort e sicurezza dei passeggeri, in particolare persone con disabilità o mobilità ridotta; trasporto di bambini; controlli necessari prima della partenza; la prova teorica deve riguardare tutti i diversi tipi di autobus, tra cui quelli destinati al servizio di linea e a quello privato, nonché autobus di dimensioni eccezionali (solo categorie D, DE, D1 e D1E);
- l) gli Stati membri possono esentare i candidati alla patente di guida per veicoli della categoria C1 o C1E, che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (UE) n. 165/2014, dal provare la propria conoscenza delle materie elencate al punto 4.1, lettere da a) a c).

2) Controllo obbligatorio delle conoscenze di carattere generico in merito ai seguenti elementi aggiuntivi per le categorie C, CE, D e DE:

- a) nozioni sulla costruzione e il funzionamento dei motori a combustione interna, dei liquidi (ad esempio olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri ecc.), del sistema di alimentazione del carburante, di quello elettrico, di quello di accensione e di quello di trasmissione (frizione, cambio ecc.);
- b) lubrificazione e protezione dal gelo;

- c) nozioni su costruzione, montaggio e corretto impiego e manutenzione degli pneumatici;
- d) freno e acceleratore: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compreso l'ABS;
- e) frizione: nozioni sui tipi esistenti, funzionamento, componenti principali, collegamenti, impiego e manutenzione ordinaria, compresi i vari meccanismi di aggancio tra rimorchi e autocarri, tenendo in considerazione la ralla per gli autoarticolati (per i semirimorchi) e il gancio di traino per i rimorchi a timone (autocarri rigidi) come pure i protocolli e le procedure operative standard per il collegamento e lo scollegamento dei rimorchi dagli autocarri durante l'utilizzo di tali meccanismi di aggancio (solo categorie CE e DE);
- f) metodi per individuare le cause dei guasti;
- g) manutenzione dei veicoli a scopo preventivo e esecuzione delle opportune riparazioni ordinarie;
- h) responsabilità del conducente in merito a ricevimento, trasporto e consegna delle merci nel rispetto delle condizioni concordate (solo categorie C e CE).

Titolo B

PROVA DI CAPACITÀ E COMPORTAMENTO

5. Il veicolo e le sue dotazioni

1) Cambio del veicolo

- a) 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.

Per «veicolo con cambio manuale» si intende un veicolo nel quale è presente un pedale della frizione (o leva azionata manualmente per le categorie A, A2 e A1) che deve essere azionato dal conducente quando avvia o ferma il veicolo e cambia le marce.

- b) I veicoli che non rispondono ai criteri di cui al punto 5.1, lettera a), sono considerati dotati di cambio automatico.

Fatto salvo il punto 5.1, lettera c), se il candidato effettua la prova di capacità e comportamento su di un veicolo dotato di cambio automatico, tale fatto è indicato con il pertinente codice dell'Unione di cui all'allegato I, parte E, sulla patente di guida rilasciata in seguito al suddetto esame. La patente di guida così rilasciata abilita alla guida dei soli veicoli dotati di cambio automatico.

Il codice dell'Unione descritto al secondo comma non è registrato su una patente di guida di categoria A1, A2, A, B1, B o BE, o è successivamente rimosso dalla stessa, se il candidato o il titolare supera una prova specifica di capacità e comportamento o se porta a termine un'apposita formazione, che può essere effettuata prima o dopo la prova di capacità e comportamento su un veicolo dotato di cambio automatico.

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per:

- i) approvare e supervisionare l'apposita formazione, che potrebbe rientrare nella formazione generale del conducente; o
- ii) organizzare la prova specifica di capacità e comportamento.

I veicoli utilizzati per la formazione o per la prova di cui al presente punto devono essere dotati di cambio manuale e rientrare nella categoria della patente di guida per la quale i partecipanti hanno presentato domanda.

La formazione deve contemplare tutti gli aspetti di cui al punto 6 o 7 del presente allegato, prestando particolare attenzione all'utilizzo del cambio del veicolo. Ciascun partecipante deve seguire la parte pratica della formazione e dimostrare le sue capacità e il suo comportamento su strade pubbliche. La durata della formazione è di almeno sette ore.

La durata della prova di capacità e comportamento e la distanza percorsa devono essere sufficienti a valutare le capacità e i comportamenti di cui al punto 6 o 7 del presente allegato, prestando particolare attenzione all'utilizzo del cambio del veicolo.

- c) Disposizioni specifiche concernenti i veicoli di categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E

Gli Stati membri possono decidere di non indicare limitazioni per i veicoli con cambio automatico sulla patente di guida di un veicolo della categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E di cui al punto 5.1, lettera b), purché il candidato sia già titolare di una patente di guida senza la limitazione di cui alla lettera b) in almeno una delle seguenti categorie: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 o D1E, e abbia eseguito le manovre descritte al punto 8.4 durante la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti.

- 2) I veicoli impiegati per effettuare la prova di capacità e comportamento devono soddisfare i criteri minimi di cui al presente punto. Gli Stati membri sono liberi di rendere tali criteri più severi o di adottare criteri aggiuntivi. Gli Stati membri possono applicare ai veicoli di categoria A1, A2 e A, utilizzati nella prova di capacità e comportamento, una tolleranza di 5 cm³ sotto la cilindrata minima prescritta.

- a) Categoria A1:

motociclo di categoria A1 senza sidecar, con potenza nominale massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h.

Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è di almeno 120 cm³.

Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,08 kW/kg.

- b) Categoria A2:

motociclo senza sidecar, con potenza nominale di almeno 20 kW ma non superiore a 35 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg.

Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è di almeno 250 cm³.

Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,15 kW/kg.

- c) Categoria A:

motociclo senza sidecar, la cui massa a vuoto supera 180 kg, con potenza nominale di almeno 50 kW. Lo Stato membro può accettare una tolleranza di 5 kg sotto la massa minima prescritta.

Se il motociclo è a motore a combustione interna, la cilindrata del motore è di almeno 600 cm³.

Se il motociclo è a motore elettrico, il rapporto potenza/peso del veicolo è di almeno 0,25 kW/kg.

- d) Categoria B:

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

e) Categoria BE:

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria B e un rimorchio con massa limite di almeno 1 000 kg, capace di sviluppare una velocità di almeno 100 km/h e non rientrante in quanto insieme nella categoria B; lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle dell'autoveicolo; il cassone può anche essere leggermente meno largo dell'autoveicolo, 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 kg di massa totale effettiva.

f) Categoria B1:

veicolo a motore a quattro ruote, capace di sviluppare una velocità di almeno 60 km/h, o, se la patente di guida autorizza la guida di veicoli di cui all'articolo 9, paragrafo 4, primo comma, lettera c), il veicolo utilizzato per le prove di capacità e comportamento deve soddisfare le condizioni di cui a tale lettera.

g) Categoria C:

veicolo di categoria C con massa limite pari o superiore a 12 000 kg, lunghezza pari o superiore a 8 m e larghezza pari o superiore a 2,40 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del vano del conducente; il veicolo deve essere presentato con un minimo di 10 000 kg di massa totale effettiva.

h) Categoria CE:

autoarticolato o insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C e un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 m; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20 000 kg, la lunghezza complessiva pari o superiore a 14 m e la larghezza pari o superiore a 2,4 m; i veicoli devono essere capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS e dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014; lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del vano del conducente; l'autoarticolato o l'insieme deve essere presentato con un minimo di 15 000 kg di massa totale effettiva; si raccomanda, come buona pratica, che il veicolo sia dotato di una ralla e di un cambio con almeno otto rapporti per la marcia avanti;

i) Categoria C1:

veicolo di categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg e lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS ed essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014. lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle del vano del conducente; quando il candidato non è sottoposto a prove concernenti la capacità di tale candidato di utilizzare l'apparecchio di controllo, non è necessario che il veicolo sia dotato di tale apparecchio.

j) Categoria C1E:

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, con lunghezza complessiva pari o superiore a 8 m 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 vano del conducente; il cassone può anche essere leggermente meno largo del vano del conducente, 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 kg di massa totale effettiva.

k) Categoria D:

veicolo di categoria D di lunghezza pari o superiore a 10 m, di larghezza pari o superiore a 2,40 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS ed essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014.

l) Categoria DE:

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, di larghezza pari o superiore a 2,4 m 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 m; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

m) Categoria D1:

veicolo di categoria D1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg, lunghezza pari o superiore a 5 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS ed essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014.

n) Categoria D1E:

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg 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 m; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

6. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie A1, A2 e A

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, provvedendo a:

- a) indossare correttamente guanti, stivali, casco e abbigliamento protettivo di altro tipo;
- b) effettuare controlli a campione 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.

2) Manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:

- a) mettere il motociclo sul cavalletto e toglierlo dal cavalletto senza l'aiuto del motore, camminando a fianco del veicolo;
- b) parcheggiare il motociclo sul cavalletto;
- c) eseguire almeno due manovre a velocità ridotta, fra cui uno slalom; ciò deve permettere di verificare l'utilizzo dell'acceleratore e del freno, l'equilibrio, la direzione dello sguardo e la posizione sul motociclo, nonché la posizione dei piedi sui poggiapiedi; se la prova è effettuata su un motociclo con cambio manuale, deve essere verificato anche l'utilizzo combinato della frizione;
- d) eseguire almeno due manovre ad una velocità più elevata, di cui una a una velocità minima di almeno 30 km/h e una che includa l'evitamento di un ostacolo a una velocità minima di 50 km/h; ciò deve permettere di verificare la posizione sul motociclo, la direzione dello sguardo, l'equilibrio e la tecnica di virata; se la prova è effettuata su un motociclo con cambio manuale, una manovra deve essere effettuata in seconda o terza marcia; ciò deve permettere di verificare la tecnica di cambio delle marce;
- e) frenare: devono essere eseguite almeno due frenate di prova, compresa una frenata d'emergenza a 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;
- f) effettuare un'inversione del senso di marcia, se possibile.

3) Comportamento nel traffico

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

- a) partenza da fermi: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria;
- b) guida su strada rettilinea; superamento di veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;
- c) guida in curva;
- d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;
- e) cambiamento di direzione, compreso l'utilizzo adeguato degli indicatori; svolta a destra e a sinistra; cambiamento di corsia;
- f) ingresso/uscita dall'autostrada o da eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;
- g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri utenti della strada, compresi quelli vulnerabili, se possibile; superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli e anticipazione degli angoli ciechi degli altri veicoli, se del caso;
- h) elementi e caratteristiche stradali speciali, se del caso: rotonde; passaggi a livello, fermate di autobus/tram, attraversamenti pedonali, piste ciclabili, prestando la dovuta attenzione; guida su lunghe salite/discese; gallerie;
- i) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle; in deroga all'obbligo di eseguire le azioni in situazioni di traffico normale, le azioni sono eseguite solo se la situazione pericolosa è riscontrata accidentalmente; in alternativa, per verificare tali competenze possono essere utilizzati simulatori;
- j) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.

7. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie B, B1, BE

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, provvedendo a:

- a) regolare il sedile nella corretta posizione di guida;
- b) regolare gli specchietti retrovisori, le cinture di sicurezza e l'eventuale poggiatesta;
- c) controllare la chiusura delle porte;
- d) effettuare controlli a campione della condizione di pneumatici, sterzo, freni, livelli (ad esempio olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri ecc.), fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica;
- e) controllare i 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 BE);
- f) controllare frizione e freno, nonché i collegamenti elettrici (solo per la categoria BE).

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):

- a) marcia indietro in linea retta o con svolta a destra o a sinistra, mantenendosi nella corretta corsia;
- b) inversione del veicolo, ricorrendo sia alla marcia avanti che alla marcia indietro;

- c) parcheggio del veicolo e uscita dallo spazio di parcheggio (allineato, a pettine dritto o obliquo; marcia avanti o indietro; in piano o in pendenza);
- d) frenata di precisione rispetto a un punto di arresto predeterminato; l'esecuzione di una frenata di emergenza è facoltativa.

3) Categoria BE: manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:

- a) aggancio e sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco, cioè non l'uno dietro l'altro;
- b) marcia indietro in curva, l'angolo della curva è lasciato alla discrezione degli Stati membri;
- c) parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico.

4) Comportamento nel traffico

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

- a) partenza da fermi: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria;
- b) guida su strada rettilinea; superamento di veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;
- c) guida in curva;
- d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;
- e) cambiamento di direzione con utilizzo adeguato degli indicatori: svolta a destra e a sinistra; cambiamento di corsia;
- f) ingresso e uscita dall'autostrada o da eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;
- g) sorpasso e superamento: sorpasso di altri utenti della strada, compresi quelli vulnerabili, con anticipazione degli angoli ciechi, se possibile; superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli, se del caso;
- h) guida autonoma sulla base della segnaletica stradale, se possibile;
- i) elementi e caratteristiche stradali speciali, se del caso: rotonde; passaggi a livello, fermate di autobus/tram, attraversamenti pedonali, piste ciclabili, prestando la dovuta attenzione; guida su lunghe salite e discese; gallerie;
- j) salire e scendere dal veicolo, ivi compreso controllare che sia sicuro aprire la porta del veicolo e che ciò non crei un pericolo per altri utenti della strada quali pedoni, ciclisti e utenti dei mezzi di micromobilità, prestando particolare attenzione nell'aprire la porta con la mano più lontana dalla maniglia;
- k) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle; in deroga all'obbligo di eseguire le azioni in situazioni di traffico normale, le azioni sono eseguite solo se la situazione pericolosa è riscontrata accidentalmente; in alternativa, per verificare tali competenze possono essere utilizzati simulatori.

8. Capacità e comportamenti oggetto di prova per le categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E

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, provvedendo a:

- a) regolare il sedile nella corretta posizione di guida;
- b) regolare gli specchietti retrovisori, le cinture di sicurezza e l'eventuale poggiatesta;
- c) effettuare controlli a campione della condizione di pneumatici, sterzo, freni, fari, catadiottri, indicatori di direzione e dispositivi di segnalazione acustica;

- d) controllare il servofreno e il servosterzo; controllare le condizioni di ruote e relativi bulloni, parafranghi, parabrezza, finestrini, tergicristalli e dei livelli (ad esempio olio motore, liquido di raffreddamento, liquido lavavetri ecc.); controllare e utilizzare la strumentazione installata, compreso l'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014. Quest'ultimo requisito non si applica ai candidati alla patente di guida per veicoli della categoria C1 o C1E che non rientrano nell'ambito di applicazione di detto regolamento;
 - e) controllare la pressione dell'aria, il serbatoio dell'aria compressa e le sospensioni;
 - f) controllare i 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, CE, C1 e C1E);
 - g) controllare frizione e freno, nonché i collegamenti elettrici (solo per le categorie CE, C1E, DE e D1E);
 - h) adottare misure di sicurezza proprie del particolare veicolo; controllare la struttura esterna, le aperture di servizio, le uscite di emergenza, la cassetta di pronto soccorso, gli estintori ed altri dispositivi di sicurezza (solo per le categorie D, DE, D1 e D1E);
 - i) (facoltativo) lettura di una cartina stradale, calcolo di un itinerario, compreso l'uso di sistemi elettronici di navigazione.
- 2) Guida del veicolo senza rimorchio (solo per le categorie C1E, CE, D1E e DE)
- Se il conducente non è già abilitato a guidare veicoli delle categorie C1, C, D1 e D, rispettivamente, la competenza per guidare il veicolo deve essere verificata prima di guidare nel traffico con un rimorchio.
- 3) Manovre particolari oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:
- a) aggancio e sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco, cioè non l'uno dietro l'altro (solo per le categorie CE, C1E, DE e D1E);
 - b) marcia indietro in curva, l'angolo della curva è lasciato alla discrezione degli Stati membri;
 - c) inversione del senso di marcia, se possibile;
 - d) parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture simili (solo per le categorie C, CE, C1 e C1E);
 - e) parcheggio in sicurezza per permettere la salita/discesa dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1 e D1E).
- 4) Comportamento nel traffico
- I candidati devono eseguire le seguenti operazioni in condizioni normali di traffico, in tutta sicurezza e adottando le opportune precauzioni:
- a) partenza da fermi: da un parcheggio, dopo un arresto nel traffico; uscendo da una strada secondaria;
 - b) guida su strada rettilinea; superamento di veicoli che provengono dalla direzione opposta, anche in caso di spazio limitato;
 - c) guida in curva;
 - d) incroci: affrontare e superare incroci e raccordi;
 - e) cambiamento di direzione: svolta a destra e a sinistra; cambiamento di corsia;
 - f) ingresso e uscita dall'autostrada o da eventuali strade ad essa assimilabili: ingresso mediante corsia di accelerazione; uscita mediante corsia di decelerazione;
 - g) sorpasso e superamento: sorpasso di altri utenti della strada, compresi quelli vulnerabili, con anticipazione degli angoli ciechi (se possibile); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

- h) elementi e caratteristiche stradali speciali, se del caso: rotonde; passaggi a livello, fermate di autobus/tram, attraversamenti pedonali, piste ciclabili, prestando la dovuta attenzione; guida su lunghe salite e discese; gallerie;
- i) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle; in deroga all'obbligo di eseguire le azioni in situazioni di traffico normale, le azioni sono eseguite solo se la situazione pericolosa è riscontrata accidentalmente; in alternativa, per verificare tali competenze possono essere utilizzati simulatori;
- j) salire e scendere dal veicolo, ivi compreso controllare che sia sicuro aprire la porta del veicolo e che ciò non crei un pericolo per altri utenti della strada quali pedoni, ciclisti e utenti di mezzi di micromobilità.

5) Guida sicura e attenta al risparmio energetico

Guidare con uno stile tale da garantire la sicurezza e ridurre il consumo di carburante o energia e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa (ecoguida).

9. Valutazione della prova di capacità e comportamento

- 1) Per ciascuna delle situazioni di guida di cui ai punti 6, 7 e 8, 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 non abbia dovuto intervenire, determinano l'insuccesso della prova. Spetta tuttavia all'esaminatore decidere se la prova di capacità e comportamento debba 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 ed essere conforme alle prescrizioni di cui all'allegato IV, parte 5, punto 4.1, lettera e), per garantire che gli errori siano valutati in modo corretto e coerente in applicazione del presente allegato.

- 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. Devono pertanto valutare il comportamento di guida complessivo del candidato tenendo conto, fra l'altro, dei seguenti elementi: stile di guida confacente e sicuro, che tenga conto delle condizioni meteorologiche e di quelle della strada, delle condizioni di traffico e degli interessi degli altri utenti della strada, in particolare gli utenti della strada vulnerabili, anticipandone le mosse.

- 3) L'esaminatore deve inoltre valutare se il candidato:

- a) controlla il veicolo, tenendo conto degli aspetti seguenti: corretto impiego di cinture di sicurezza, sistemi di assistenza alla guida e sistemi di guida automatizzata, specchietti retrovisori, poggiatesta, sedili, fari e dispositivi assimilabili, corretto impiego, ove applicabile, di frizione, cambio, acceleratore, freno (sistema terziario compreso, se disponibile), sterzo; controllo del veicolo in situazioni diverse e a diverse velocità; tenuta di strada; massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; massa e tipi di carico (solo per le categorie BE, C, CE, C1, C1E, DE e D1E); comfort dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1 e D1E) (nessuna accelerazione improvvisa e guida fluida, evitando altresì le frenate brusche);
- b) ha uno stile di guida attento ai consumi e all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni (solo per le categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);
- c) rispetta le regole di osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti; osservazione a lunga e media distanza, nonché a distanza ravvicinata;
- d) osserva i diritti di precedenza e cede la precedenza: precedenza agli incroci e ai raccordi; precedenza in situazioni diverse (ad esempio in caso di inversione, di cambiamento di corsia, durante particolari manovre);

- e) si posiziona correttamente sulla strada: nella giusta corsia, sulle rotonde, in curva, a seconda del tipo di veicolo e delle sue caratteristiche; preposizionamento;
- f) mantiene le distanze di sicurezza: mantenimento delle dovute distanze di sicurezza dal veicolo che precede e da quelli a fianco; mantenimento delle dovute distanze dagli altri utenti della strada, in particolare dagli utenti della strada vulnerabili;
- g) rispetta i limiti e le indicazioni di velocità: rispetto del limite massimo di velocità; adattamento della velocità alle condizioni di traffico e climatiche, eventuale rispetto dei limiti fissati a livello nazionale; guida a una velocità che permetta l'arresto nel tratto di strada visibile e privo di ostacoli; adattamento della velocità a quella di altri veicoli simili;
- h) rispetta i semafori, la segnaletica stradale e altre indicazioni: corretto comportamento ai semafori; rispetto dei comandi impartiti dagli agenti del traffico; rispetto della segnaletica stradale (divieto e obbligo); rispetto della segnaletica orizzontale;
- i) rispetta le segnalazioni: 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;
- j) controlla la frenata e l'arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate e arresti adeguati alle circostanze; anticipo; utilizzo dei diversi sistemi di frenatura (solo per le categorie C, CE, D e DE); riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura (solo per le categorie C, CE, D e DE).

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 al titolo 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, A2, B, B1 e BE, o 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, per la verifica della competenza di cui al punto 8.2, o per comunicare il risultato della prova pratica.

11. Luogo della prova

La parte della prova di valutazione riservata alle manovre particolari può essere effettuata su di un apposito percorso di prova. La parte della prova volta a esaminare il comportamento nel traffico deve essere effettuata, se possibile, su strade al di fuori del centro abitato, su superstrade o autostrade (o simili), 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.

Parte 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 nella parte I, punti da 1 a 9, in modo da poter:

- a) riconoscere e anticipare i pericoli del traffico e valutarne la gravità;
- b) avere una padronanza del proprio veicolo tale da non dar luogo a situazioni pericolose e reagire in maniera adeguata qualora dette situazioni si presentino;
- c) rispettare il codice della strada, in particolare le disposizioni che hanno lo scopo di prevenire gli incidenti stradali e di garantire la scorrevolezza del traffico;
- d) individuare i difetti tecnici più importanti del proprio veicolo, segnatamente quelli che pregiudicano la sicurezza, e provvedere a che vi sia posto opportuno rimedio;

- e) tenere conto di tutti i fattori che influiscono sul comportamento al volante (ad esempio alcol, fatica, difetti della vista, uso dei dispositivi elettronici, ecc.) per conservare appieno l'uso delle capacità necessarie alla sicurezza della guida;
- f) contribuire alla sicurezza di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli vulnerabili, dimostrando il dovuto rispetto per il prossimo;
- g) avere una conoscenza sufficiente dei fattori di rischio legati a ciclisti, pedoni e utenti di mezzi di micromobilità;
- h) disporre di conoscenze sufficienti in materia di sicurezza in relazione all'uso di veicoli alimentati con combustibili alternativi;
- i) disporre di conoscenze sufficienti sull'uso dei sistemi avanzati di assistenza alla guida e dei sistemi di guida automatizzata.

Gli Stati membri possono adottare misure opportune affinché i conducenti che non presentino più le conoscenze, le capacità e i comportamenti descritti nella parte I, punti da 1 a 9, possano recuperare tali conoscenze e capacità e continuino ad adottare i comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore.

ALLEGATO III

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

DEFINIZIONI

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

Gruppo 1: conducenti di veicoli delle categorie A, A1, A2, AM, B, B1 e BE;

Gruppo 2: conducenti di veicoli delle categorie C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E.

La legislazione nazionale potrà prevedere che le prescrizioni previste nel presente allegato per i conducenti del gruppo 2 si applichino anche ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (taxi, ambulanze ecc.).

2. I candidati al rilascio o al rinnovo di una patente di guida saranno classificati nel gruppo cui apparterranno se la patente di guida per la quale hanno presentato domanda sarà rilasciata o rinnovata.

Titolo 1

VISTA

3. Il candidato alla patente di guida dovrà sottoporsi a esami appropriati per accertare la compatibilità della sua acutezza visiva con la guida dei veicoli a motore e per valutare se sia necessario stabilire un ulteriore esame del campo visivo. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista sia adeguata, il candidato dovrebbe essere esaminato da un professionista competente autorizzato dal diritto nazionale. Durante questo esame l'attenzione dovrà essere rivolta in particolare ai seguenti elementi: acutezza visiva, campo visivo, visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento e al contrasto, diplopia e altre funzioni visive che possono compromettere la guida sicura.

Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 che non soddisfano le norme riguardanti il campo visivo o l'acutezza visiva, il rilascio della patente può essere autorizzato in «casi eccezionali», ove vi siano motivi di ritenere che il rilascio di una patente di guida al candidato non pregiudichi la sicurezza stradale; in questi casi il conducente dovrà essere sottoposto a un esame da parte di un professionista competente autorizzato dal diritto nazionale al fine di dimostrare l'assenza di altre patologie che pregiudichino la funzione visiva, fra cui la sensibilità all'abbagliamento e al contrasto e la visione crepuscolare. Il conducente o il candidato dovrebbe anche essere sottoposto a una prova pratica positiva svolta da un'autorità competente.

Gruppo 1

- 1) Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva binoculare, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,5 utilizzando i due occhi insieme.

Inoltre il campo visivo orizzontale deve essere almeno di 120 gradi e l'estensione almeno di 50 gradi verso sinistra e verso destra e di 20 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 20 gradi rispetto all'asse centrale.

Qualora sia rilevata o dichiarata una malattia degli occhi progressiva, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata a condizione che il candidato si sottoponga a un esame periodico praticato da un professionista competente autorizzato dal diritto nazionale.

- 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 (ad esempio in caso di diplopia) deve avere una acutezza visiva di almeno 0,5, se del caso con lenti correttive. Il professionista competente autorizzato dal diritto nazionale deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo di tale occhio soddisfa i requisiti di cui al punto 3.1.
- 3) A seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita della visione da un occhio, deve essere previsto un periodo di adattamento adeguato, ad es. sei mesi, in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida e può essere soggetta a determinate prescrizioni o limitazioni.

Gruppo 2

- 4) Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,8 per l'occhio più sano e di almeno 0,1 per l'occhio meno sano. Se per ottenere i valori di 0,8 e 0,1 sono utilizzate lenti correttive, l'acutezza visiva minima (0,8 e 0,1) deve essere ottenuta mediante correzione per mezzo di lenti con potenza non superiore a otto diottrie, o mediante lenti a contatto. La correzione deve essere ben tollerata.

Inoltre il campo visivo orizzontale con i due occhi deve essere almeno di 160 gradi e l'estensione almeno di 70 gradi verso sinistra e verso destra e di 30 gradi verso l'alto e verso il basso. Non devono essere presenti difetti in un raggio di 30 gradi rispetto all'asse centrale.

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente affetto da alterazione della sensibilità al contrasto o da diplopia.

A seguito della perdita della visione da un occhio, deve essere prescritto un periodo di adattamento adeguato, ad es. sei mesi, in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida e può essere soggetta a determinate prescrizioni o limitazioni.

Titolo 2

UDITO

4. La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente del gruppo 2 con deficit uditivo previo parere dell'autorità medica competente sulla base di un esame medico che terrà conto, segnatamente, delle possibilità di compensazione.

Titolo 3

PERSONE CON DISABILITÀ FISICHE

5. La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente con affezioni o disabilità del sistema locomotore che rendano pericolosa la guida di un veicolo a motore.

Gruppo 1

- 1) La patente di guida soggetta a determinate limitazioni può essere rilasciata previo parere di un'autorità medica competente, al candidato o conducente con disabilità fisiche. Il parere deve basarsi su una valutazione medica dell'affezione o della disabilità in questione ed eventualmente su una prova pratica. Deve inoltre essere completato con l'indicazione del tipo di adattamento di cui il veicolo deve essere dotato, nonché della necessità di usare o meno un apparecchio ortopedico, sempre che dalla prova di controllo delle capacità e del comportamento risulti che con tali dispositivi la guida non è pericolosa.
- 2) La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente con un'affezione evolutiva a condizione 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 periodico può essere rilasciata o rinnovata quando la disabilità fisica si sia stabilizzata.

Gruppo 2

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

Titolo 4

AFFEZIONI CARDIOVASCOLARI

6. Le patologie o le affezioni cardiovascolari possono provocare una improvvisa menomazione delle funzioni cerebrali costituendo un pericolo per la sicurezza stradale. Tali malattie costituiscono un motivo per istituire limitazioni temporanee o permanenti alla guida.
- 1) Per le seguenti patologie cardiovascolari la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente del gruppo indicato soltanto dopo che la patologia è stata curata efficacemente e previa autorizzazione da parte di una autorità medica competente e, se del caso, valutazione medica periodica:
- a) bradiaritmie (malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione) e tachiaritmie (aritmie sopraventricolari e ventricolari) con anamnesi positiva per sincope o episodi sincopali da patologie aritmiche (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - b) bradiaritmie: malattia del nodo del seno e disturbi della conduzione con blocco atrioventricolare (AV) tipo Mobitz II, blocco AV di terzo grado o blocco di branca alternante (si applica solo al gruppo 2);
 - c) tachiaritmie (aritmie sopraventricolari e ventricolari) con
 - i) malattie cardiache strutturali, in particolare tachicardia ventricolare sostenuta (TV) (si applica ai gruppi 1 e 2); o
 - ii) TV polimorfa non sostenuta o con indicazione all'impiego di defibrillatore (si applica solo al gruppo 2);
 - d) sintomatologia da angina (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - e) impianto o sostituzione di pacemaker permanenti (si applica solo al gruppo 2);
 - f) impianto o sostituzione di defibrillatore o shock appropriato o inappropriato da defibrillatore (si applica solo al gruppo 1);
 - g) sincope (una perdita transitoria di coscienza e di tono posturale, caratterizzata da insorgenza rapida, breve durata e risoluzione spontanea, dovuta a ipo-perfusione cerebrale globale, di presunta origine riflessa e avente cause sconosciute, senza evidenza di cardiopatie correlate) (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - h) sindrome coronarica acuta (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - i) angina stabile, in assenza di sintomatologia da attività fisica moderata (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - j) angioplastica coronarica (PCI) (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - k) bypass aorto-coronarico (CABG) (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - l) ictus o attacco ischemico transitorio (TIA) (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - m) stenosi carotidea severa (si applica solo al gruppo 2);
 - n) diametro aortico massimo superiore a 5,5 cm (si applica solo al gruppo 2);
 - o) insufficienza cardiaca:
 - i) classe I, II e III New York Heart Association (NYHA) (si applica solo al gruppo 1);
 - ii) classe I e II NYHA a condizione che la frazione di eiezione ventricolare sinistra sia almeno del 35 % (si applica solo al gruppo 2);
 - p) trapianto di cuore (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - q) dispositivo di assistenza cardiaca (si applica solo al gruppo 1);
 - r) chirurgia delle valvole cardiache (si applica ai gruppi 1 e 2);

- s) ipertensione maligna (aumento della pressione arteriosa sistolica ≥ 180 mmHg o della pressione arteriosa diastolica ≥ 110 mmHg associato a danni d'organo imminenti o progressivi) (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - t) ipertensione di III grado (pressione arteriosa diastolica ≥ 110 mmHg e/o pressione arteriosa sistolica ≥ 180 mmHg) (si applica solo al gruppo 2);
 - u) cardiopatia congenita (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - v) cardiomiopatia ipertrofica in assenza di sincope (si applica solo al gruppo 1);
 - w) sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta o QTc > 500 ms (si applica solo al gruppo 1).
- 2) Per le seguenti patologie cardiovascolari la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente nei gruppi indicati:
- a) impianto di un defibrillatore (si applica solo al gruppo 2);
 - b) malattie vascolari periferiche – aneurisma dell'aorta toracica e addominale con diametro aortico massimo tale da esporre la persona a un rischio significativo di rottura improvvisa e quindi a un evento invalidante improvviso (si applica ai gruppi 1 e 2);
 - c) insufficienza cardiaca:
 - i) classe IV NYHA (si applica solo al gruppo 1);
 - ii) classe III e IV NYHA (si applica solo al gruppo 2);
 - d) dispositivi di assistenza cardiaca (si applica solo al gruppo 2);
 - e) valvulopatia con insufficienza aortica, stenosi aortica, insufficienza mitralica o stenosi mitralica se la stima della capacità funzionale corrisponde alla IV classe NYHA o se si sono verificati episodi sincopali (si applica solo al gruppo 1);
 - f) valvulopatia di classe III o IV NYHA oppure con frazione d'eiezione (FE) al di sotto del 35 %, stenosi mitralica e ipertensione polmonare severa o con stenosi aortica severa o stenosi aortica tale da provocare una sincope; ad eccezione della stenosi aortica severa asintomatica con test di tolleranza dell'attività fisica negativo (si applica solo al gruppo 2);
 - g) cardiomiopatie strutturali ed elettriche – cardiomiopatie ipertrofiche con anamnesi positiva per sincope, o in presenza di due o più delle seguenti patologie: ventricolo sinistro (LV) con spessore di parete > 3 cm, tachicardia ventricolare non sostenuta, anamnesi familiare positiva per morte improvvisa (in familiari di primo grado), nessun aumento della pressione arteriosa con attività fisica (si applica solo al gruppo 2);
 - h) sindrome del QT lungo con sincope, torsione di punta e QTc > 500 ms (si applica solo al gruppo 2);
 - i) sindrome di Brugada con sincope o morte cardiaca improvvisa abortita (si applica ai gruppi 1 e 2).

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali, a condizione che il rilascio/rinnovo sia debitamente giustificato dal parere medico di un'autorità medica specialista e sottoposto a valutazione medica periodica che garantisca che la persona è in grado di guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia.

3) Altre cardiomiopatie

È necessario valutare il rischio di eventi invalidanti improvvisi per il candidato o il conducente con cardiomiopatie note (ad esempio cardiomiopatia ventricolare destra aritmogena, cardiomiopatia non compattata, tachicardia ventricolare polimorfa catecolaminergica e sindrome del QT breve) o con cardiomiopatie non ancora note che possono essere scoperte. È necessaria un'attenta valutazione specialistica. È necessario tenere conto delle caratteristiche di prognosi della specifica cardiomiopatia.

- 4) Gli Stati membri possono limitare il rilascio o il rinnovo della patente di guida al candidato o conducente con altre malattie cardiovascolari.

Titolo 5

DIABETE MELLITO

7. Ai fini dei punti figuranti in appresso si applicano le definizioni seguenti:

«ipoglicemia grave»: condizione in cui è necessaria l'assistenza di un'altra persona;

«ipoglicemia grave ricorrente»: manifestazione di un secondo episodio di ipoglicemia grave in un periodo di 12 mesi.

Gruppo 1

- 1) La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o al conducente affetto da diabete mellito. In caso di trattamento farmacologico a basso rischio di ipoglicemia, il candidato o il conducente deve essere soggetto a visita medica periodica da parte di un'autorità medica competente, adattata in funzione del singolo caso. In caso di trattamento farmacologico ad alto rischio di ipoglicemia che può avere conseguenze sulla sua idoneità alla guida, il candidato o il conducente deve essere soggetto al parere di un medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e a visita medica periodica, adattati in funzione del singolo caso a intervalli non superiori a 10 anni.
- 2) Il candidato o conducente affetto da diabete in trattamento con farmaci che possono provocare ipoglicemia deve dimostrare di comprendere il rischio connesso all'ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua patologia.

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che non abbia un'adeguata consapevolezza dei rischi connessi all'ipoglicemia.

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente che soffra di ipoglicemia grave e ricorrente, a meno che la richiesta non sia supportata da un parere di, e valutazioni mediche periodiche da parte di una autorità medica competente. Nel caso di ipoglicemie gravi e ricorrenti durante le ore di veglia la patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata prima dei 3 mesi successivi all'ultimo episodio.

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata in casi eccezionali a condizione che il rilascio/rinnovo sia debitamente giustificato dal parere medico di, e sottoposto a valutazione medica periodica da parte di un'autorità medica competente che garantisca che la persona è in grado di guidare il veicolo in modo sicuro tenendo conto degli effetti della patologia.

Gruppo 2

- 3) Il rilascio o il rinnovo della patente di guida del gruppo 2 a conducenti affetti da diabete mellito può essere preso in considerazione. In caso di trattamento con farmaci che comportano il rischio di indurre ipoglicemia, vale a dire con insulina e determinate compresse, occorre applicare i criteri seguenti:

a) assenza di crisi di ipoglicemia grave nei 12 mesi precedenti;

b) il conducente è pienamente cosciente dei rischi connessi all'ipoglicemia;

c) il conducente deve poter controllare in modo adeguato i livelli di glucosio nel sangue mediante controlli periodici, facendo ricorso ad ausili tecnici, almeno due volte al giorno e nei momenti rilevanti per la guida;

d) il conducente deve dimostrare di comprendere i rischi connessi all'ipoglicemia;

e) assenza di altre complicanze connesse al diabete che possano proibire la guida.

Inoltre in questi casi la patente di guida deve essere rilasciata o rinnovata subordinatamente al parere positivo di, e a un controllo medico periodico da parte di un'autorità medica competente, eseguito a intervalli non superiori a tre anni.

- 4) Una crisi di ipoglicemia grave nelle ore di veglia, anche al di fuori delle ore di guida, deve essere segnalata e seguita da una nuova valutazione dell'idoneità alla guida.

Titolo 6

MALATTIE NEUROLOGICHE E SINDROME DELLE APNEE OSTRUTTIVE NEL SONNO

8. Le norme seguenti si applicano ai candidati affetti da malattie neurologiche e da sindrome delle apnee ostruttive del sonno.

Titolo 7

MALATTIE NEUROLOGICHE

- 1) La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente con un'affezione neurologica grave, salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta dal parere medico positivo di un soggetto competente e abilitato alla professione medica.

A tal fine i disturbi neurologici dovuti a condizioni di sviluppo, ad affezioni o ad interventi medici o chirurgici che incidono sul sistema nervoso centrale o periferico, che danno luogo a menomazioni cognitive, comportamentali, sensoriali o motorie e perturbano le prestazioni o le funzioni, l'equilibrio e la coordinazione, sono considerati in funzione dei loro effetti funzionali sulla guida. È necessario tenere conto dei rischi di evoluzione delle menomazioni e di mancato rispetto del trattamento. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida potrà in tal caso essere subordinato a esami periodici qualora sussista un rischio di aggravamento.

Titolo 8

SINDROME DELLE APNEE OSTRUTTIVE NEL SONNO

- 2) Ai fini dei punti figuranti in appresso si applicano le definizioni seguenti:

una serie di apnee e ipopnee (indice di apnea-ipopnea) comprese tra 15 e 29 l'ora; «sindrome da apnea ostruttiva notturna grave»;

un indice di apnea-ipopnea pari o superiore a 30; entrambe sono associate a un'eccessiva sonnolenza notturna.

- 3) Il candidato o il conducente in cui si sospetti una sindrome da apnea ostruttiva notturna moderata o grave deve essere sottoposto a un consulto medico approfondito da parte di un soggetto competente e abilitato alla professione medica prima dell'emissione o del rinnovo della patente di guida. A tali soggetti si può consigliare di non guidare fino alla conferma della diagnosi.
- 4) La patente di guida può essere rilasciata ai candidati o conducenti con sindrome da apnea ostruttiva notturna moderata o grave che dimostrano un adeguato controllo della propria condizione, il rispetto delle cure adeguate e il miglioramento della sonnolenza, se del caso, confermato dal parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica.
- 5) I candidati o i conducenti in cura per sindrome da apnea ostruttiva notturna moderata o grave sono soggetti a un esame medico periodico, a intervalli che non superano i tre anni per i conducenti del gruppo 1 e un anno per i conducenti del gruppo 2, al fine di stabilire il livello di rispetto delle cure, la necessità di protrarle e una buona vigilanza continua.

Titolo 9

EPILESSIA

9. Le crisi di epilessia o 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.

Ai fini dei punti figuranti in appresso si applicano le definizioni seguenti:

«epilessia»: condizione medica in cui la persona interessata ha avuto due o più crisi epilettiche, a distanza di meno di cinque anni l'una dall'altra;

«crisi epilettica provocata»: crisi scatenata da una causa identificabile ed evitabile.

Una persona che ha una crisi epilettica iniziale o isolata o perde conoscenza deve essere dissuasa dalla guida. È richiesto il referto di uno specialista, che deve specificare il periodo di interdizione alla guida e le misure da adottare.

È estremamente importante identificare la sindrome epilettica specifica e il tipo di crisi della persona interessata per valutare correttamente il livello di sicurezza rappresentato dal soggetto durante la guida, compreso il rischio di ulteriori crisi, e definire la terapia più adeguata. La valutazione deve essere effettuata da un neurologo.

Gruppo 1

- 1) La patente di guida di un conducente epilettico del gruppo 1 deve essere oggetto di valutazione finché la persona interessata non abbia trascorso un periodo di cinque anni senza crisi epilettiche.

I soggetti affetti da epilessia non soddisfano i criteri per una patente di guida senza restrizioni fino a che non abbiano trascorso un periodo di almeno cinque anni senza crisi epilettiche.

- 2) Crisi epilettica provocata: il candidato che presenta tale condizione a causa di un fattore scatenante identificabile con scarsa probabilità di ricorrenza durante la guida può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale, subordinatamente a un parere neurologico. Se del caso, la valutazione deve essere conforme ad altri titoli pertinenti, con riferimento, ad esempio, all'uso di alcol o ad altri fattori di comorbidità.
- 3) Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di sei mesi senza crisi, a condizione che sia stata effettuata una valutazione medica appropriata. Le autorità nazionali possono autorizzare i conducenti che mostrano buoni indicatori prognostici a guidare prima di tale termine.
- 4) Altra perdita di conoscenza: la perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida.
- 5) Epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di un anno senza ulteriori crisi.
- 6) Crisi esclusivamente durante il sonno: il candidato o il conducente che soffre di crisi esclusivamente durante il sonno può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per un periodo non inferiore al periodo senza crisi previsto per l'epilessia. In caso di attacchi o crisi durante la veglia è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori manifestazioni prima del rilascio della patente di guida.
- 7) Crisi senza effetti sullo stato di coscienza o sulla capacità di azione: il candidato o il conducente che soffre esclusivamente di crisi a proposito delle quali è dimostrato che non incidono sullo stato di coscienza e che non causano incapacità funzionale può essere dichiarato idoneo alla guida a condizione che il manifestarsi delle crisi sia stato osservato per un periodo non inferiore al periodo senza crisi previsto per l'epilessia. In caso di attacchi o crisi di natura diversa è richiesto un periodo di un anno senza ulteriori manifestazioni prima del rilascio della patente di guida.
- 8) Crisi dovute a modificazioni o a riduzioni della terapia antiepilettica per decisione del medico: al paziente può essere raccomandato di non guidare dal momento in cui inizia la riduzione e successivamente per un periodo di sei mesi dall'inizio del periodo di sospensione del trattamento. In caso di crisi che si manifestano nel periodo in cui il trattamento medico è stato modificato o ridotto per decisione del medico, il paziente deve essere sospeso dalla guida per tre mesi se il trattamento efficace precedentemente applicato viene nuovamente applicato.
- 9) Dopo un intervento chirurgico per curare l'epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di un anno senza ulteriori crisi.

Gruppo 2

- 10) Il candidato non deve assumere farmaci antiepilettici per tutto il periodo senza crisi prescritto. Deve essere stato effettuato un controllo medico appropriato. Un esame neurologico approfondito non deve aver rilevato alcuna patologia cerebrale rilevante e l'elettroencefalogramma (EEG) non deve aver registrato alcuna attività epilettiforme. Dopo l'episodio acuto occorre eseguire un EEG e un esame neurologico adeguato.

- 11) In caso di crisi epilettica provocata, scatenata da una causa identificabile, deve essere fornita una relazione neurologica favorevole che certifichi un periodo di almeno un anno senza crisi e comprenda una valutazione elettroencefalografica. Si deve tenere conto degli altri titoli. In caso di lesioni cerebrali strutturali che presentano un rischio maggiore di insorgenza di crisi epilettiche, la loro entità deve essere valutata mediante una relazione neurologica.
- 12) Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di cinque anni senza ulteriori crisi senza il ricorso a farmaci antiepilettici, a condizione che sia stata effettuata una valutazione neurologica appropriata. Le autorità mediche possono autorizzare i conducenti che mostrano buoni indicatori prognostici a guidare prima di tale termine.
- 13) Altra perdita di conoscenza: la perdita di conoscenza deve essere valutata in base al rischio di ricorrenza durante la guida.
- 14) Epilessia: devono trascorrere 10 anni senza crisi epilettiche senza l'assunzione di farmaci antiepilettici. Le autorità nazionali possono autorizzare i conducenti che mostrano buoni indicatori prognostici a guidare prima di tale termine. La stessa regola si applica anche in caso di «epilessia giovanile».

Determinati disturbi, ad esempio malformazione artero-venosa o emorragia intracerebrale, comportano un aumento del rischio di crisi, anche se le crisi non si sono ancora verificate. In una siffatta situazione un'autorità medica competente deve effettuare una valutazione.

Titolo 10

DISABILITÀ MENTALI

10. Le norme seguenti si applicano ai candidati o conducenti con disabilità mentali o intellettive.

Gruppo 1

1) La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente con:

- a) gravi disabilità mentali, cognitive o comportamentali, congenite o acquisite in seguito a malattie, traumatismi o interventi neurochirurgici;
- b) turbe gravi della capacità di giudizio, di comportamento o di adattamento connesse a disturbi della personalità,

salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta da un parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica ed eventualmente sottoposta a un controllo medico periodico. Occorre preventivamente osservare un periodo di remissione.

Gruppo 2

2) L'autorità medica competente tiene in debito conto i rischi e i pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo. L'autorità medica competente può determinare prescrizioni di validità limitata nella durata o può imporre limitazioni per la guida.

Titolo 11

ALCOL

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

Gruppo 1

1) La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza dall'alcol o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcol.

Al termine di un periodo constatato di astinenza, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata se il candidato o conducente è sottoposto al parere medico positivo di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e a un periodo di controlli medici periodici.

- 2) La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza dall'alcol o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcol, a condizione che siano utilizzate tecnologie che consentano di sopperire alla dipendenza, ad esempio l'uso obbligatorio di un dispositivo di tipo alcolock, e a condizione che il conducente sia soggetto a un riesame periodico di ulteriori trattamenti per far fronte alla dipendenza o all'incapacità di dissociare la guida dal consumo di alcol. Qualora venga constatato un periodo di astinenza, che può comprendere la partecipazione a programmi di riabilitazione con monitoraggio e controllo medico, la patente di guida può essere rilasciata o rinnovata senza che sia previsto l'utilizzo di tali tecnologie se il conducente è sottoposto al parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e a un periodo di controlli medici periodici. I controlli medici periodici possono essere effettuati durante e/o dopo l'utilizzo di tali tecnologie.

Gruppo 2

- 3) L'autorità medica competente tiene in debito conto i rischi e i pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo.
- 4) L'autorità medica competente può determinare prescrizioni di validità limitata nella durata e se del caso limitazioni per la guida.

Titolo 12

DROGHE E MEDICINALI

12. Le norme seguenti si applicano alle droghe e ai medicinali.

Abuso

- 1) La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che si trovi in stato di dipendenza da sostanze psicotrope o stupefacenti, o che, pur non essendone dipendente, non sia disposto o non sia in grado di dissociare il consumo dalla guida, qualunque sia la categoria di patente di guida richiesta.

Consumo abituale

Gruppo 1

- 2) La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che consumi abitualmente sostanze psicotrope o stupefacenti, di qualsiasi forma, capaci di compromettere la sua capacità di 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 comprometta la capacità mentale o fisica di guidare.

L'autorità medica competente può determinare prescrizioni di validità limitata nella durata e se del caso limitazioni per la guida.

Gruppo 2

- 3) L'autorità medica competente tiene in debito conto i rischi e i pericoli addizionali connessi con la guida dei veicoli che rientrano nella definizione di tale gruppo e può determinare talune prescrizioni o limitazioni.

Titolo 13

AFFEZIONI RENALI

13. Le norme seguenti si applicano ai candidati con affezioni renali.

Gruppo 1

- 1) La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata al candidato o conducente affetto da insufficienza renale grave con conseguente limitazione significativa della capacità fisica, previo parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e a condizione che l'interessato sia sottoposto a controlli medici periodici.

Gruppo 2

- 2) La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente affetto da insufficienza renale grave irreversibile, tranne in casi eccezionali debitamente giustificati dal parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e a condizione che siano effettuati controlli medici periodici.

Titolo 14

DISPOSIZIONI VARIE

Gruppo 1

- 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, previo parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e, se opportuno, a condizione che siano effettuati controlli medici periodici.

Gruppo 2

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

In generale la patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente affetto da un'affezione non indicata nel presente allegato che possa costituire o determinare una incapacità funzionale tale da compromettere la sicurezza alla guida, salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta dal parere medico di un soggetto competente e abilitato alla professione medica e, se opportuno, il candidato o il conducente sia sottoposto a controlli medici periodici.

ALLEGATO IV

NORME MINIME PER GLI ESAMINATORI DELLE PROVE PRATICHE DI GUIDA

1. Competenze richieste all'esaminatore di guida

- 1) La persona autorizzata a condurre su un veicolo a motore valutazioni pratiche della prestazione di un candidato deve avere le nozioni, le capacità e le conoscenze relative alle materie elencate nei punti da 2 a 8.
- 2) Le competenze dell'esaminatore devono essere pertinenti alla valutazione della prestazione del candidato che aspira all'ottenimento della categoria di patente di guida per cui l'esame è sostenuto.

3) Nozioni e conoscenze relative alla guida e valutazione:

- a) teoria del comportamento al volante;
- b) guida previdente e prevenzione degli incidenti. In questo aspetto rientrano la comprensione della vulnerabilità degli utenti della strada non motorizzati e degli utenti di veicoli a motore a due ruote e l'attenzione dedicata a tale aspetto;
- c) programma su cui vertono i parametri degli esami di guida;
- d) requisiti dell'esame di guida;
- e) pertinente normativa relativa alla circolazione stradale, incluse la legislazione pertinente dell'Unione e quella nazionale e le linee guida interpretative;
- f) teoria e tecniche di valutazione;
- g) guida prudente.

4) Capacità di valutazione:

l'esaminatore deve essere in grado di:

- a) osservare accuratamente, controllare e valutare la prestazione globale del candidato, segnatamente:
 - i) il riconoscimento corretto e complessivo delle situazioni pericolose;
 - ii) l'accurata determinazione della causa e del probabile effetto delle situazioni pericolose;
 - iii) il raggiungimento di competenze e il riconoscimento degli errori;
 - iv) l'uniformità e la coerenza della valutazione;
- b) assimilare rapidamente le informazioni ed estrapolare i punti fondamentali;
- c) essere lungimirante, individuare i problemi potenziali e sviluppare strategie per affrontarli;
- d) fornire un feedback tempestivo e costruttivo.

5) Capacità personali di guida:

la persona autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove pratiche per una determinata categoria di patente di guida deve essere in grado di guidare il relativo tipo di veicolo a motore ad un livello appropriatamente elevato.

6) Qualità del servizio:

- a) stabilire e comunicare ciò che il candidato può aspettarsi durante l'esame;
- b) comunicare chiaramente, scegliendo il contenuto, lo stile e il linguaggio adatti agli interlocutori e al contesto e rispondere alle domande dei candidati;
- c) fornire un feedback chiaro sul risultato dell'esame;
- d) trattare i candidati con rispetto e senza discriminazione.

7) Nozioni della tecnica e della fisica dei veicoli, tra cui:

- a) conoscenza delle tecnologie dei veicoli, come sterzo, pneumatici, freni, luci, specialmente per i motocicli e i veicoli pesanti;
- b) conoscenza della sicurezza di carico;
- c) conoscenza delle caratteristiche fisiche del veicolo, come velocità, attrito, dinamica ed energia.

8) Guida attenta ai consumi di carburante o energia e rispettosa dell'ambiente.

2. Condizioni generali

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 tre anni;
- b) deve avere compiuto almeno 23 anni di età;
- c) deve aver conseguito la qualificazione iniziale prevista al punto 3 e, in seguito, essersi conformato alle disposizioni del punto 4 per quanto riguarda la garanzia di qualità e la formazione continua;
- d) deve aver ultimato un'istruzione professionale che porti almeno al completamento del livello 3 quale definito dalla classificazione internazionale standard dell'istruzione (ISCED) dell'UNESCO;
- e) non può, contemporaneamente essere attivo quale esaminatore di guida e quale istruttore di guida retribuito.

2) Un esaminatore di guida per le patenti delle altre categorie:

- a) deve essere titolare di una patente di guida della categoria in questione o possedere una conoscenza equivalente grazie a un'adeguata qualifica professionale;
- b) deve aver conseguito la qualificazione iniziale prevista al punto 3 e, in seguito, essersi conformato alle disposizioni del punto 4 per quanto riguarda la garanzia di qualità e la formazione continua;
- c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; a tale requisito si può derogare a condizione che l'esaminatore possa dimostrare:
 - i) di possedere un'esperienza di guida di almeno cinque anni nella categoria interessata; o
 - ii) in base a una valutazione teorica e pratica, di disporre di capacità di guida di un livello superiore a quello necessario per ottenere una patente, rendendo pertanto tale requisito superfluo;
- d) deve aver ultimato un corso di formazione professionale che porti almeno al completamento del livello 3 quale definito dall'ISCED;
- e) non può, contemporaneamente essere attivo quale esaminatore di guida e quale istruttore di guida retribuito.

3) Standard professionale

Gli esaminatori, nello svolgimento del loro compito di valutazione pratica, rimangono liberi da influenze esterne, dirette o indirette. Si astengono da qualsiasi azione incompatibile con le proprie funzioni e mantengono l'obiettività e l'imparzialità nello svolgimento dei loro compiti.

4) Equivalenze

- a) Gli Stati membri possono autorizzare un esaminatore a condurre esami di guida per le categorie AM, A1, A2 e A previo conseguimento della qualificazione iniziale richiesta ai sensi del punto 3 per una di tali categorie.
- b) Gli Stati membri possono autorizzare un esaminatore a condurre esami di guida per le categorie C1, C, D1 e D previo conseguimento della qualificazione iniziale richiesta ai sensi del punto 3 per una di tali categorie.
- c) Gli Stati membri possono autorizzare un esaminatore a condurre esami di guida per le categorie BE, C1E, CE, D1E e DE previo conseguimento della qualificazione iniziale richiesta ai sensi del punto 3 per una di tali categorie.

3. Qualificazione iniziale

1) Formazione iniziale

- a) Prima che una persona possa essere autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove di guida, essa deve completare in modo soddisfacente il programma di formazione definito dagli Stati membri, in modo da possedere le competenze di cui al punto 1.
- b) Gli Stati membri stabiliscono se il contenuto di un determinato programma di formazione sarà connesso all'autorizzazione a fungere da esaminatore nelle prove di guida per una o più categorie di patente di guida.

2) Esami

- a) Prima che una persona possa essere autorizzata a fungere da esaminatore nelle prove di guida, essa deve dimostrare di possedere un adeguato livello di nozioni, conoscenze, capacità e abilità con riguardo alle materie di cui al punto 1.
- b) Gli Stati membri applicano una procedura d'esame intesa a valutare, in un modo pedagogicamente adeguato, le competenze della persona ai sensi del punto 1, in particolare del punto 1.4. La procedura d'esame soddisfa i requisiti di accessibilità di cui alla direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ e comprende sia un elemento teorico che un elemento pratico. Se del caso si può fare ricorso a una valutazione informatizzata. I dettagli riguardanti il carattere e la durata delle prove e valutazioni eseguite nell'ambito della procedura d'esame sono lasciati alla discrezionalità dei singoli Stati membri.
- c) Gli Stati membri stabiliscono se il contenuto di un determinato esame riguarderà l'autorizzazione a fungere da esaminatore nelle prove di guida per una o più categorie di patente di guida.

4. Garanzia di qualità e formazione continua

1) Garanzia di qualità

- a) Gli Stati membri istituiscono sistemi di garanzia di qualità per assicurare il mantenimento del livello degli esaminatori di guida.
- b) I sistemi di garanzia di qualità devono comprendere il controllo degli esaminatori sul lavoro, il loro perfezionamento e riaccreditamento, il loro sviluppo professionale continuo, nonché la valutazione periodica dei risultati degli esami di guida da essi condotti.
- c) Gli Stati membri provvedono a che ogni esaminatore sia oggetto di un controllo annuale mediante uso dei sistemi di garanzia di qualità di cui al punto 4.1, lettera b). Gli Stati membri provvedono inoltre a che ciascun esaminatore sia osservato, una volta ogni cinque anni, durante l'effettuazione degli esami per un tempo minimo complessivo di almeno mezza giornata, in modo da consentire l'osservazione di vari esami. In caso di individuazione di problemi devono essere prese misure correttive. La persona che effettua l'osservazione deve essere autorizzata a tal fine dallo Stato membro.
- d) Gli Stati membri possono stabilire che, se un esaminatore è autorizzato a condurre esami di guida in più categorie, il soddisfacimento del requisito in materia di osservazione con riguardo agli esami per una categoria implichi il soddisfacimento di tale requisito per le altre categorie.
- e) La realizzazione degli esami di guida deve essere controllata e supervisionata da un organismo autorizzato dallo Stato membro, al fine di garantire che la valutazione sia effettuata in modo corretto e coerente. Gli Stati membri assicurano che i membri di tale organismo incaricati di effettuare il controllo e la supervisione siano imparziali e indipendenti da interventi esterni o pressioni politiche nell'esercizio delle proprie funzioni.

⁽¹⁾ Direttiva (UE) 2019/882 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, sui requisiti di accessibilità dei prodotti e dei servizi (GU L 151 del 7.6.2019, pag. 70, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj>).

2) Formazione periodica

- a) Gli Stati membri provvedono a che, al fine di mantenere l'autorizzazione loro concessa e indipendentemente dal numero di categorie per le quali sono accreditati, gli esaminatori di guida seguano:
 - i) una formazione continua minima a carattere periodico di quattro giorni complessivi per periodo di due anni, al fine di:
 - mantenere e aggiornare le nozioni necessarie, le capacità necessarie per effettuare esami e le capacità di comunicazione;
 - sviluppare nuove competenze divenute essenziali per l'esercizio della loro professione;
 - garantire che essi stessi continuino ad effettuare gli esami in modo equo ed uniforme;
 - ii) una formazione minima a carattere periodico di almeno cinque giorni complessivi per periodo di cinque anni al fine di sviluppare e mantenere le capacità pratiche di guida necessarie.
- b) Gli Stati membri adottano le misure appropriate per garantire che sia prontamente impartita una formazione specifica agli esaminatori le cui prestazioni siano risultate gravemente inadeguate secondo il sistema di garanzia di qualità esistente.
- c) La formazione continua può prendere la forma di sessioni di informazione, formazione in aula, apprendimento convenzionale o per via elettronica, e può essere impartita individualmente o in gruppo. Essa può comprendere qualsiasi revisione dei parametri ritenuta opportuna dagli Stati membri.
- d) Gli Stati membri possono stabilire che, se un esaminatore è autorizzato a condurre esami di guida in più categorie, il soddisfacimento del requisito in materia di formazione continua con riguardo agli esami per una categoria implichi il soddisfacimento di tale requisito per le altre categorie, purché sia rispettata la condizione di cui al punto 4.2, lettera e).
- e) Gli esaminatori che non abbiano condotto esami per una determinata categoria durante un periodo di 24 mesi devono sottoporsi ad un'adeguata nuova valutazione prima di essere autorizzati a condurre esami di guida per detta categoria. La nuova valutazione può essere eseguita nel quadro del requisito di cui al punto 4.2, lettera a).

5. Diritti acquisiti

- 1) Gli Stati membri possono consentire alle persone autorizzate ad effettuare esami di guida immediatamente prima del 19 gennaio 2013 di continuare ad effettuare esami di guida, anche qualora non fossero autorizzate in conformità delle condizioni generali di cui al punto 2 o nel rispetto della procedura di qualificazione iniziale di cui al punto 3.
- 2) Tali esaminatori sono tuttavia soggetti ai controlli periodici e ai sistemi di garanzia di qualità di cui al punto 4.

ALLEGATO V

REQUISITI MINIMI PER LA FORMAZIONE DEL CONDUCENTE E LE PROVE RELATIVE ALLE COMBINAZIONI,
COMPRESI I VEICOLI ALIMENTATI CON COMBUSTIBILI ALTERNATIVI, PER I CAMPER E PER I VEICOLI DI
EMERGENZA

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per:

- a) approvare e controllare la formazione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera d); o
- b) organizzare la prova di capacità e comportamento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera d).

Titolo A

COMBINAZIONI

1. La durata della formazione del conducente è di almeno sette ore.
2. Programma di formazione dei conducenti

La formazione del conducente verte sulle conoscenze, le capacità e i comportamenti descritti nell'allegato II, punti 2 e 7. Occorre prestare particolare attenzione alla dinamica di guida, ai criteri di sicurezza, alla motrice e al rimorchio (meccanismo di aggancio), al corretto caricamento e agli accessori di sicurezza.

La parte pratica comprende i seguenti esercizi: accelerazione, decelerazione, retromarcia, frenata, spazio di frenata, cambio di corsia, frenata e schivata, oscillazione di un rimorchio, sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo e riaggancio allo stesso, parcheggio.

Ogni partecipante alla formazione deve svolgere la parte pratica e dimostrare le sue capacità e il suo comportamento su strade pubbliche.

Le combinazioni di veicoli utilizzate per la formazione rientrano nella categoria di combinazioni di veicoli rispetto alle quali il candidato ha richiesto una patente di guida.

3. Durata e contenuto della prova di verifica delle capacità e dei comportamenti

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per valutare le capacità e i comportamenti di cui al punto 2.

Titolo B

CAMPER E VEICOLI DI EMERGENZA

1. La durata della formazione del conducente è di almeno sette ore e può essere organizzata su strade pubbliche o su un circuito chiuso.
2. Programma di formazione dei conducenti

La formazione del conducente verte sulle conoscenze, le capacità e i comportamenti descritti nell'allegato II, titolo A, punto 2, e, per quanto riguarda la categoria C1, all'allegato II, titolo B, punto 8. Occorre prestare particolare attenzione alla dinamica di guida, ai criteri di sicurezza, al corretto caricamento e agli accessori di sicurezza.

La parte pratica comprende i seguenti esercizi: accelerazione, decelerazione, retromarcia, frenata, spazio di frenata, cambio di corsia, oscillazione di un rimorchio, sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo e riaggancio allo stesso, frenata e schivata, parcheggio. Per quanto riguarda i veicoli di emergenza, occorre prestare particolare attenzione a che il conducente disponga delle capacità necessarie per gestire correttamente le difficoltà aggiuntive derivanti dalla guida in una situazione di emergenza.

I veicoli utilizzati per la formazione rientrano nella categoria di veicoli per la quale il candidato ha richiesto una patente di guida.

3. Durata e contenuto della prova di verifica delle capacità e dei comportamenti

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per valutare le capacità e i comportamenti di cui al punto 2.

ALLEGATO VI

REQUISITI MINIMI PER LA FORMAZIONE E L'ESAME DEI CONDUCENTI PER LA GUIDA DI MOTOCICLI DI
CATEGORIA A (ACCESSO PROGRESSIVO)

1. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per:

- a) approvare e controllare la formazione di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera c); o
- b) organizzare la prova di capacità e comportamento di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettera c).

2. La durata della formazione del conducente è di almeno sette ore.

3. Programma di formazione dei conducenti

La formazione deve riguardare tutti gli aspetti di cui all'allegato II, punto 6.

Ciascun partecipante deve seguire la parte pratica della formazione e dimostrare le sue capacità e il suo comportamento su strade pubbliche.

I motocicli utilizzati per la formazione rientrano nella categoria di motocicli per la quale il candidato ha richiesto una patente di guida.

4. Durata e contenuto della prova di verifica delle capacità e dei comportamenti

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per valutare le capacità e i comportamenti di cui al punto 3.

ALLEGATO VII

TAVOLA DI CONCORDANZA

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|---|---------------------------------|--|
| — | — | Articolo 1 |
| — | — | Articolo 2, punti 1), 2), 3), 13) e 14) |
| Articolo 1, paragrafo 1 | — | Articolo 4, paragrafo 1 |
| Articolo 1, paragrafi 2, 3 e 4 | — | Articolo 4, paragrafi 5 e 6 |
| — | — | Articolo 3, paragrafi da 1 a 5 |
| Articolo 2, paragrafo 1 | — | Articolo 3, paragrafo 6 |
| Articolo 2, paragrafo 2 | — | Articolo 4, paragrafo 3 |
| Articolo 3, paragrafi 1 e 2 | — | Articolo 4, paragrafo 2 |
| Articolo 3, paragrafo 3 | — | Articolo 4, paragrafo 4 |
| — | — | Articolo 4, paragrafo 7 |
| — | — | Articolo 5, paragrafi da 1 a 5 e paragrafo 7 |
| Articolo 4, paragrafo 1, prima frase | — | Articolo 6, paragrafo 1 |
| Articolo 4, paragrafo 1, seconda frase | — | Articolo 7, paragrafo 1 |
| Articolo 4, paragrafo 1, terza frase | — | Articolo 7, paragrafo 4 |
| Articolo 4, paragrafo 2 | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera a) |
| Articolo 4, paragrafo 2, primo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera a), e articolo 2, punti 5), 6) e 7) |
| Articolo 4, paragrafo 2, secondo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera a) |
| Articolo 3 | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 3, primo trattino | — | Articolo 2, punto 8) |
| Articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino | — | Articolo 2, punto 9) |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera a), primo e secondo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto i) |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera a), terzo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera a) |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|--|---------------------------------|---|
| Articolo 4 paragrafo 3, lettera b), primo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto ii) |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera b), secondo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera c), punto i) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto iii), primo trattino |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera c), punto i), primo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera c), punto i) |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera c), punto ii) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera b), punto iii), secondo trattino |
| Articolo 4, paragrafo 3, lettera c), punto ii), primo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera c), punto ii) |
| Articolo 4, paragrafo 4 | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c) |
| Articolo 4, paragrafo 4, primo trattino | — | Articolo 2, punti 10) e 11) |
| Articolo 4, paragrafo 4, secondo trattino | — | Articolo 1, paragrafo 2, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera a) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera a), primo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i), primo comma, e articolo 2, punto 12) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera a), secondo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera a) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera a), terzo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto i), secondo e terzo comma |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera b), eccetto l'ultima frase | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ii) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera b), ultima frase | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera c), eccetto l'ultimo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto iii) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera c), ultimo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera d) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto iv) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera e), eccetto l'ultimo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto v) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera e), ultimo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera f) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto vi) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera g), eccetto l'ultimo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto vii) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera g), ultimo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera d) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera h) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto viii) |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|--|---------------------------------|--|
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera i), eccetto l'ultimo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto ix) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera i), ultimo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera d) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera j) | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto x) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera k), eccetto l'ultimo trattino | — | Articolo 6, paragrafo 1, lettera c), punto xi) |
| Articolo 4, paragrafo 4, lettera k), ultimo trattino | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettera f) |
| Articolo 4, paragrafo 5 | — | Articolo 6, paragrafo 2 |
| Articolo 4, paragrafo 6, primo comma, lettera a) | — | Articolo 7, paragrafo 2, lettera a) |
| Articolo 4, paragrafo 6, primo comma, lettera b) | — | Articolo 7, paragrafo 2, lettera b) |
| Articolo 4, paragrafo 6, primo comma, lettera c) | — | Articolo 7, paragrafo 2, lettera c) |
| Articolo 4, paragrafo 6, primo comma, lettera d) | — | Articolo 7, paragrafo 2, lettera d) |
| Articolo 4, paragrafo 6, secondo comma | — | Articolo 7, paragrafo 3 |
| Articolo 4, paragrafo 6, terzo e quarto comma | — | Articolo 7, paragrafo 4 |
| Articolo 4, paragrafo 7, primo comma | — | Articolo 7, paragrafo 1, lettere e) e g) |
| Articolo 4, paragrafo 7, secondo comma | — | Articolo 7, paragrafo 2, lettere e) e f) |
| Articolo 5 | — | Articolo 8 |
| Articolo 6, paragrafo 1 | — | Articolo 9, paragrafo 1 |
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera a) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera a) |
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera b) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera b) |
| — | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera c) |
| — | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera d) |
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera c) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera e) |
| — | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera f) |
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera d) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera g) |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|--|---------------------------------|--|
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera e) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera h) |
| Articolo 6, paragrafo 2, lettera f) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera i) |
| Articolo 6, paragrafo 3 | — | Articolo 9, paragrafo 3 |
| Articolo 6, paragrafo 4, lettere a) e b) | — | Articolo 9, paragrafo 4, lettere a) e b) |
| — | — | Articolo 9, paragrafo 4, primo comma, lettere c) e d), e secondo, terzo e quarto comma |
| Articolo 6, paragrafo 4, lettera c) | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera j) |
| — | — | Articolo 9, paragrafo 2, lettera k) |
| Articolo 7, paragrafo 1 | — | Articolo 10, paragrafo 1 |
| Articolo 7, paragrafo 2 | — | Articolo 10, paragrafo 2, primo, secondo e terzo comma |
| Articolo 7, paragrafo 3, primo comma | — | Articolo 10, paragrafo 3 |
| Articolo 7, paragrafo 3, secondo comma | — | — |
| Articolo 7, paragrafo 3, terzo comma | — | Articolo 10, paragrafo 2, quarto comma |
| Articolo 7, paragrafo 3, quarto comma | — | Articolo 10, paragrafo 2, quarto comma |
| Articolo 7, paragrafo 3, quinto comma | — | Articolo 10, paragrafo 2, quinto comma |
| — | — | Articolo 10, paragrafo 2, sesto comma |
| Articolo 7, paragrafo 3, sesto comma | — | Articolo 10, paragrafo 2, settimo comma |
| — | — | Articolo 10, paragrafo 2, ottavo comma |
| Articolo 7, paragrafo 4 | — | Articolo 10, paragrafo 4 |
| Articolo 7, paragrafo 5 | — | Articolo 10, paragrafo 5 |
| — | — | Articolo 12 |
| Articolo 8 | — | Articolo 4, paragrafo 8, Articolo 5, paragrafo 6, articolo 8, paragrafo 2, articolo 10, paragrafo 6, articolo 19, paragrafo 2, e articolo 25 |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|---------------------------------|---------------------------------|--|
| Articolo 9 | — | Articolo 26 |
| Articolo 10 | — | Articolo 19 |
| Articolo 11, paragrafi 1, 2 e 3 | — | Articolo 13, paragrafi 1, 2 e 3 |
| Articolo 11, paragrafo 4 | — | Articolo 16, paragrafi 1 e 2 |
| Articolo 11, paragrafo 5 | — | Articolo 13, paragrafo 4 |
| — | — | Articolo 14 |
| — | — | Articolo 15, paragrafi 1, 3, 4 e da 6 a 10 |
| Articolo 11, paragrafo 6 | — | Articolo 15, paragrafi 2 e 5 |
| — | — | Articolo 16, paragrafi 3 e 4 |
| — | — | Articolo 17 |
| — | — | Articolo 18 |
| Articolo 12 | — | Articolo 20, paragrafo 1 |
| — | — | Articolo 20, paragrafi da 2 a 4 |
| Articolo 13 | — | Articolo 21 |
| Articolo 14 | — | Articolo 24 |
| Articolo 15, paragrafo 1 | — | Articolo 22, paragrafo 1 |
| Articolo 15, paragrafi 2 e 3 | — | Articolo 22, paragrafo 2 |
| Articolo 15, paragrafo 4 | — | Articolo 22, paragrafo 3 |
| — | — | Articolo 22, paragrafi 4, 5 e 6 |
| — | — | Articolo 23 |
| — | — | Articolo 27 |
| — | — | Articolo 28 |
| Articolo 16 | — | Articolo 29 |
| Articolo 17 | — | Articolo 30 |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|--|---------------------------------|---------------------------------|
| Articolo 18 | Articolo 8 | Articolo 31 |
| Articolo 19 | — | Articolo 32 |
| Allegato I | — | Allegato I, parti A1, A2, D e E |
| — | Articolo 1 | — |
| — | Articolo 2, paragrafo 1 | Allegato I, parte B, punto 1 |
| — | Articolo 2, paragrafo 2 | — |
| — | Articolo 2, paragrafo 3 | — |
| — | Articolo 3 | Allegato I, parte B, punto 2 |
| — | Articolo 4 | Allegato I, parte B, punto 3 |
| — | Articolo 5, paragrafo 1 | Allegato I, parte B, punto 4 |
| — | Articolo 5, paragrafo 2 | Allegato I, parte B, punto 5 |
| — | Articolo 5, paragrafo 3 | Allegato I, parte B, punto 6 |
| — | Articolo 5, paragrafo 4 | Allegato I, parte B, punto 7 |
| — | Articolo 5, paragrafo 5 | Allegato I, parte B, punto 8 |
| — | Articolo 6 | — |
| — | Articolo 7, paragrafo 1 | Allegato I, parte B, punto 9 |
| — | Articolo 7, paragrafo 2 | Allegato I, parte B, punto 10 |
| — | Allegato I | Allegato I, parte B1 |
| — | Allegato II | Allegato I, parte B2 |
| — | Allegato III | Allegato I, parte B3 |
| — | Allegato IV | Allegato I, parte B4 |
| Allegato II | — | Allegato II |
| Allegato III, eccetto i punti 3, 4 e 5 | — | Allegato III |
| Allegato III, punti 3, 4 e 5 | — | Articolo 11 |

| Direttiva 2006/126/CE | Regolamento (UE)
n. 383/2012 | Presente direttiva |
|-----------------------|---------------------------------|----------------------|
| Allegato IV | — | Allegato IV |
| Allegato V | — | Allegato V, titolo A |
| — | — | Allegato V, titolo B |
| Allegato VI | — | Allegato VI |
| Allegato VII | — | — |
| Allegato VIII | — | Allegato VII |