

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Commissione per i trasporti e il turismo

PROVVISORIO
2003/0252(COD)

4.11.2004

*****I**

PROGETTO DI RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente
la patente di guida (rifusione)
(COM(2003)0621 – C5-0610/2003 – 2003/0252(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatore: Mathieu Grosch

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
maggioranza dei voti espressi
- **I Procedura di cooperazione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- **II Procedura di cooperazione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- *** Parere conforme
*maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento salvo nei
casi contemplati dagli articoli 105, 107, 161 e 300 del trattato CE
e dall'articolo 7 del trattato UE*
- ***I Procedura di codecisione (prima lettura)
maggioranza dei voti espressi
- ***II Procedura di codecisione (seconda lettura)
*maggioranza dei voti espressi per approvare la posizione comune
maggioranza dei deputati che compongono il Parlamento per
respingere o emendare la posizione comune*
- ***III Procedura di codecisione (terza lettura)
maggioranza dei voti espressi per approvare il progetto comune

(La procedura indicata è fondata sulla base giuridica proposta dalla Commissione.)

Emendamenti a un testo legislativo

Negli emendamenti del Parlamento l'evidenziazione è effettuata in corsivo grassetto. L'evidenziazione in corsivo chiaro è un'indicazione destinata ai servizi tecnici, che concerne elementi del testo legislativo per i quali viene proposta una correzione in vista dell'elaborazione del testo finale (ad esempio, elementi manifestamente errati o mancanti in una versione linguistica). Le correzioni proposte sono subordinate all'accordo dei servizi tecnici interessati.

INDICE

	Pagina
PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO.....	5
MOTIVAZIONE.....	48
PARERE DELLA COMMISSIONE PER L'INDUSTRIA, LA RICERCA E L'ENERGIA.....	

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida (rifusione)
(COM(2003)0621 – C6-0610/2003 – 2003/0252(COD))

(Procedura di codecisione: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2003)0621)¹,
 - visti l'articolo 251, paragrafo 2, e l'articolo 71, paragrafo 1 del trattato CE, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C6-0610/2003),
 - visto l'articolo 67 del suo regolamento,
 - visti la relazione della commissione per i trasporti e il turismo e il parere della commissione per l'industria, la ricerca e l'energia (A6-0000/2004),
1. approva la proposta della Commissione quale emendata;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora intenda modificarla sostanzialmente o sostituirla con un nuovo testo;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione.

Testo proposto dalla Commissione

Emendamenti del Parlamento

Emendamento 1
Considerando 3

(3) La facoltà d'imporre le disposizioni nazionali in materia di durata di validità, prevista dalla direttiva 91/439/CEE ha come conseguenza l'esistenza contemporanea di norme differenti nei vari Stati membri e la circolazione di oltre **80** diversi modelli di patente negli Stati membri. Ciò dà adito a problemi di trasparenza per i cittadini, le forze dell'ordine e le amministrazioni responsabili della gestione delle partenti e

(3) La facoltà d'imporre le disposizioni nazionali in materia di durata di validità, prevista dalla direttiva 91/439/CEE ha come conseguenza l'esistenza contemporanea di norme differenti nei vari Stati membri e la circolazione di oltre **110** diversi modelli di patente negli Stati membri. Ciò dà adito a problemi di trasparenza per i cittadini, le forze dell'ordine e le amministrazioni responsabili della gestione delle partenti e

¹ GU C ... / Non ancora pubblicata in Gazzetta ufficiale.

agevola la contraffazione di documenti risalenti talvolta ad alcuni decenni fa. ***Per tali motivi è opportuno procedere all'armonizzazione delle norme relative al periodo di validità delle patenti rilasciate o rinnovate a partire dall'entrata in vigore della presente direttiva.***

agevola la contraffazione di documenti risalenti talvolta ad alcuni decenni fa.

Motivazione

Con l'allargamento il numero dei diversi modelli di patente in circolazione è ulteriormente aumentato. Cfr. anche la motivazione dell'emendamento all'articolo 3, paragrafo 4.

Emendamento 2
Considerando 3 bis (nuovo)

(3 bis) Le vecchie patenti di guida devono essere sostituite in tutti i paesi, onde evitare di ritrovarsi semplicemente con un modello europeo supplementare invece che con un modello europeo unico. A tal fine, per il vecchio modello cartaceo è previsto un termine di 10 anni, mentre per il vecchio modello in formato scheda di plastica è previsto un termine di 20 anni.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 3, paragrafo 4.

Emendamento 3
Considerando 3 ter (nuovo)

(3 ter) La sostituzione delle patenti esistenti non pregiudica i diritti acquisiti in relazione all'abilitazione alla guida di diverse categorie di veicoli.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 3, paragrafo 4.

Emendamento 4
Considerando 7

(7) Per quanto riguarda i limiti minimi di età è necessario rafforzare maggiormente il principio dell'accesso graduale alle categorie. È opportuno variare ulteriormente le modalità di accesso alle diverse categorie di veicoli a due ruote, nonché alle diverse categorie di veicoli destinati al trasporto di persone e merci. La categoria B1 deve restare facoltativa, con una possibilità di deroga per l'età minima, al fine di conservare la possibilità di introdurre, in futuro, un accesso graduale a tale categoria.

(7) Per quanto riguarda i limiti minimi di età è necessario rafforzare maggiormente il principio dell'accesso graduale alle categorie. È opportuno variare ulteriormente le modalità di accesso alle diverse categorie di veicoli a due **e a tre** ruote, nonché alle diverse categorie di veicoli destinati al trasporto di persone e merci. La categoria B1 deve restare facoltativa, con una possibilità di deroga per l'età minima, al fine di conservare la possibilità di introdurre, in futuro, un accesso graduale a tale categoria.

Emendamento 5
Considerando 8 bis (nuovo)

(8 bis) È opportuno che gli Stati membri possano modificare l'età minima per le categorie di autoveicoli e di motocicli, al fine di migliorare la sicurezza e la circolazione stradale. Tuttavia, per le categorie di motocicli deve essere mantenuto il principio dell'accesso graduale.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 7, paragrafo 2.

Emendamento 6
Considerando 13

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

(13) Per motivi di sicurezza e di circolazione stradale, è opportuno che gli Stati membri **siano tenuti nella misura del possibile ad** applicare le loro disposizioni nazionali in materia di ritiro, sospensione, **restrizione** e annullamento della patente di guida a qualsiasi titolare che abbia preso

residenza normale sul loro territorio.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 12, paragrafo 4.

Emendamento 7
Considerando 15 bis (nuovo)

(15 bis) È opportuno che gli Stati membri possano registrare informazioni supplementari sul microchip, a condizione che ciò non ne pregiudichi l'uso corretto. In tal caso va garantita la protezione dei dati.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 1, paragrafo 3.

Emendamento 8
Considerando 16

(16) Devono essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, di garantire una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente, di giungere a una migliore armonizzazione degli esami di guida e di rafforzare il principio generale del riconoscimento reciproco delle patenti di guida.

(16) Devono essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida **e alla formazione continua** al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, di garantire una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente, di giungere a una migliore armonizzazione degli esami di guida e di rafforzare il principio generale del riconoscimento reciproco delle patenti di guida.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 11.

Emendamento 9
Articolo 1, paragrafo 2

2. Gli Stati membri hanno diritto di inserire

2. Gli Stati membri hanno diritto di inserire

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

un microchip nelle patenti che rilasciano, a partire dal momento in cui le disposizioni tecniche saranno fissate dalla Commissione con la procedura di cui all'articolo 10. La Commissione garantisce che le disposizioni tecniche relative al microchip da inserire nella patente di guida prevedano un'omologazione CE che potrà essere rilasciata solo dopo aver dimostrato la capacità del microchip di resistere ai tentativi di manipolazione o di alterazione dei dati.

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 1, paragrafo 2 bis.

Emendamento 10

Articolo 1, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Il microchip contiene i dati armonizzati della patente di guida di cui all'allegato I.

Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono registrare informazioni supplementari sul microchip, a condizione che ciò non pregiudichi l'applicazione della presente direttiva e non costituisca una violazione delle vigenti disposizioni in materia di protezione dei dati.

Al fine di garantire la futura interoperabilità, la Commissione può adeguare l'allegato I secondo la procedura di cui all'articolo 9.

Motivazione

È opportuno che gli Stati membri possano registrare sul microchip informazioni supplementari a condizione che ciò non pregiudichi né la funzione stessa della patente e del microchip né l'interoperabilità. A tale riguardo vanno rispettate le vigenti disposizioni in

materia di protezione dei dati.

Emendamento 11
Articolo 3, paragrafo 2 bis (nuovo)

2 bis. Il supporto utilizzato per la patente a norma dell'allegato I deve essere protetto dalla falsificazione mediante specifiche stabilite dalla Commissione secondo la procedura di cui all'articolo 10. Gli Stati membri possono introdurre ulteriori caratteristiche di sicurezza.

Motivazione

La tutela contro la falsificazione è uno dei principali obiettivi della direttiva. È pertanto opportuno che gli Stati membri possano introdurre ulteriori caratteristiche di sicurezza.

Emendamento 12
Articolo 3, paragrafo 2 ter (nuovo)

2 ter. Entro dieci anni dall'applicazione della presente direttiva, tutte le patenti che non sono conformi né all'allegato I della presente direttiva né all'allegato I bis della direttiva 91/439/CEE, introdotto dalla direttiva 96/47/CEE, sono sostituite dal modello di cui all'allegato I della presente direttiva.

Entro vent'anni dall'applicazione della presente direttiva tutte le patenti che non sono conformi all'allegato I della presente direttiva sono sostituite dal modello di cui all'allegato I.

Una patente di guida per una determinata categoria di veicoli rilasciata prima dell'applicazione della presente direttiva non può essere ritirata né in qualche modo limitata sulla base delle disposizioni della presente direttiva.

Motivazione

La direttiva è intesa a sostituire l'ampia varietà di modelli di patente di guida attualmente in circolazione con un modello unico. Di conseguenza, i modelli di patente esistenti che non sono conformi alla presente direttiva devono essere sostituiti, onde evitare che il modello europeo vada semplicemente ad aggiungersi ai modelli già esistenti.

Inoltre, tale sostituzione permetterebbe di fare un inventario delle patenti in circolazione in ciascuno Stato membro. Le patenti falsificate o emesse in duplice copia verrebbero ritirate dalla circolazione. Ciò rivestirebbe una grande importanza per la rete europea delle patenti che potrebbe in tal modo iniziare la propria attività disponendo di dati aggiornati e lottare con maggiore efficacia contro il "turismo delle patenti di guida".

In considerazione dell'onere amministrativo è opportuno fissare dei termini per questa sostituzione.

Con la presente disposizione gli Stati membri disporrebbero di 10 anni successivamente all'applicazione della presente direttiva per sostituire tutti i modelli cartacei con il nuovo modello. Entro un termine di altri 10 anni, anche gli attuali modelli in formato scheda di plastica dovrebbero essere sostituiti con il nuovo modello.

Tuttavia, la sostituzione delle vecchie patenti non può mai comportare una perdita o una restrizione dei diritti acquisiti per quanto concerne l'abilitazione alla guida di veicoli di categorie diverse.

Emendamento 13

Articolo 4, paragrafo 1, categoria AM

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

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

– veicoli leggeri a quattro ruote la cui massa a vuoto è uguale o inferiore a 350 kg, esclusa la massa delle batterie se si tratta di un veicolo elettrico, con una velocità massima di costruzione di 45

km/h e una cilindrata non superiore ai 50 centimetri cubici se si tratta di motori ad accensione comandata o con una potenza massima non superiore a 4 kilowatt se si tratta di altri motori a combustione interna o con una potenza nominale continua massima non superiore a 4 kilowatt nel caso di motori elettrici;

Motivazione

Sembra opportuno che anche i conducenti di questo tipo di veicoli leggeri debbano sostenere quanto meno un esame volto ad accertare le loro conoscenze.

Emendamento 14

Articolo 4, paragrafo 1, categoria A1

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

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

– veicoli a tre ruote con una potenza massima di 15 kilowatt;

Motivazione

I veicoli a tre ruote devono essere inclusi nella categoria A in base alla loro potenza.

Emendamento 15

Articolo 4, paragrafo 1, categoria A2

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

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

– veicoli a tre ruote con una potenza massima di 35 kilowatt;

Motivazione

I veicoli a tre ruote devono essere inclusi nella categoria A in base alla loro potenza.

Emendamento 16

Articolo 4, paragrafo 1, categoria A

- motocicli, con o senza sidecar;
- motocicli, con o senza sidecar;
– **veicoli a tre ruote con una potenza massima di 35 kilowatt;**

Motivazione

I veicoli a tre ruote devono essere inclusi nella categoria A in base alla loro potenza.

Emendamento 17

Articolo 4, paragrafo 1, categoria B1

- veicoli a motore a **tre e a** quattro ruote;
- veicoli a motore a quattro ruote **che non rientrano tra i veicoli leggeri a quattro ruote della categoria AM, secondo trattino, con una massa a vuoto non superiore a 400 kg (550 kg se si tratta di veicoli adibiti al trasporto merci), esclusa la massa delle batterie nel caso di un veicolo elettrico, con una potenza massima di 15 kilowatt e una velocità massima di costruzione di 80 km/h;**

Motivazione

I veicoli a tre ruote devono essere inclusi nella categoria A. Ai fini di una maggiore chiarezza è opportuno introdurre qui la definizione di veicoli leggeri a quattro ruote.

Emendamento 18

Articolo 4, paragrafo 1, categoria B

- autoveicoli **la cui massa massima autorizzata non supera 3 500 kg e il cui numero di persone trasportate, oltre al conducente, non è superiore a otto; agli autoveicoli di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa**
- autoveicoli:

massima autorizzata non superi 750 kg;

- la cui massa limite autorizzata non supera i 3 500 kg;**
- progettati e costruiti per trasportare un numero di persone non superiore a otto oltre al conducente;**
- ai quali, fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli in questione, può essere agganciato un rimorchio a condizione che la massa massima autorizzata della combinazione motrice-traino non superi i 3 500 kg;**
- ai quali, nel caso in cui il conducente abbia seguito una formazione in conformità dell'allegato VI bis e fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli in questione, può essere agganciato un rimorchio, a condizione che la massa massima autorizzata della combinazione motrice-traino non superi i 4 250 kg, il carico utile non superi i 1 000 kg e l'insieme dei veicoli agganciati non sia utilizzato per fini commerciali;**
- i quali, nel caso in cui il conducente abbia seguito una formazione in conformità dell'allegato VI ter, possono avere una massa limite autorizzata di 4 250 kg, purché si tratti di un autocaravan, quale definito all'allegato II, parte A, punto 5.1., della direttiva 2001/116/CE, il carico utile non superi i 1 000 kg e il veicolo non sia utilizzato per fini commerciali;**

Motivazione

La proposta della Commissione è troppo restrittiva per quanto riguarda i rimorchi e comporterebbe eccessivi cambiamenti della situazione esistente, per esempio nel settore dello sport o dei campeggi.

I titolari di una patente di categoria B sono autorizzati, previa formazione senza esame supplementare, a guidare un insieme di veicoli agganciati o un autocaravan di massa non superiore ai 4.250 kg. A tale riguardo, si specifica chiaramente che questa possibilità non può essere utilizzata per fini commerciali, in quanto ciò rappresenterebbe una concorrenza sleale nei confronti dei conducenti professionali in possesso delle patenti di categoria C1 e C.

La formulazione “persone trasportate” viene precisata.

Emendamento 19

Articolo 4, paragrafo 1, categoria B + E

– insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio la **cui** massa massima autorizzata è superiore a **750 kg**;

– **fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati**, insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice della categoria B e di un rimorchio **o un semirimorchio, purché** la massa massima autorizzata **del rimorchio o del semirimorchio non sia superiore ai 3 500 kg**;

Motivazione

I titolari di una patente di categoria B devono essere autorizzati a trainare anche un semirimorchio. Tuttavia, la massa complessiva del rimorchio deve essere limitata a 3,5 tonnellate.

Emendamento 20

Articolo 4, paragrafo 1, categoria C1

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

– autoveicoli **che non rientrano nella categoria D1 o D** la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a **7 500 kg, progettati e costruiti per il** trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria C1 può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non sia superiore a 750 kg;

Motivazione

È opportuno distinguere solamente tra il trasporto di persone (categoria D1 e D) e gli altri tipi di trasporto.

La riduzione della massa autorizzata per i veicoli a motore della categoria C1 dagli attuali 7 500 kg a 6 000 kg non sembra opportuna.

La formulazione “abilitati al trasporto” viene precisata.

Emendamento 21
Articolo 4, paragrafo 1, categoria C1 + E

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

– **fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati,** insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria C1 e da un rimorchio o da un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg;

- fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati, insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria B e da un rimorchio o da un semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore ai 3 500 kg, purché la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi i 12 000 kg;

Motivazione

Il riferimento alle disposizioni in materia di omologazione dei veicoli sostituisce la disposizione relativa al rapporto tra la massa della motrice e quella del rimorchio.

I titolari di una patente di categoria C1 devono essere autorizzati a guidare una combinazione di veicoli della categoria B e di rimorchi di massa superiore ai 3 500 kg, che non rientra nella categoria B+E.

Emendamento 22
Articolo 4, paragrafo 1, categoria C

– autoveicoli **per il trasporto di merci**, la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg e **abilitati al** trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria C può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

– autoveicoli **che non rientrano nella categoria 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 che possono essere guidati con una patente di categoria C può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

Motivazione

È opportuno distinguere solamente tra il trasporto di persone (categoria D1 e D) e gli altri tipi di trasporto.

La formulazione “abilitati al trasporto” viene precisata.

Emendamento 23

Articolo 4, paragrafo 1, categoria C + E

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

– ***fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati,*** insiemi di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria C e di un rimorchio o di un semi rimorchio la cui massa massima autorizzata superi 750 kg;

Motivazione

Ulteriore riferimento alle disposizioni in materia di omologazione dei veicoli.

Emendamento 24

Articolo 4, paragrafo 1, categoria D1

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

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

Motivazione

La formulazione relativa agli autoveicoli della categoria D1 viene precisata.

Emendamento 25

Articolo 4, paragrafo 1, categoria D 1 + E

– insiemi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella categoria D 1 e

– ***fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati,***

da un rimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non superi 12 000 kg **e la massa massima autorizzata del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice;**

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

Motivazione

Il riferimento alle disposizioni in materia di omologazione dei veicoli sostituisce la disposizione relativa al rapporto tra la massa della motrice e quella del rimorchio.

Emendamento 26

Articolo 4, paragrafo 1, Categoria D

– autoveicoli **destinati al** trasporto **di persone, il cui numero** di persone trasportate, oltre al conducente, **è superiore a otto**; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria D di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

– autoveicoli **progettati e costruiti per il** trasporto di **più di otto** persone oltre al conducente; agli autoveicoli che possono essere guidati con una patente di categoria D di questa categoria può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

Motivazione

L'emendamento è inteso a precisare la formulazione relativa ai veicoli autorizzati della categoria D.

Emendamento 27

Articolo 4, paragrafo 1, Categoria D + E

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

– **fatte salve le disposizioni in materia di omologazione dei veicoli interessati,** insieme di veicoli agganciati composti di una motrice rientrante nella categoria D e di un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg.

Motivazione

Emendamento inteso a introdurre un ulteriore riferimento alle rispettive disposizioni in materia di omologazione.

Emendamento 28
Articolo 4, paragrafo 2, lettera b)

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

b) il termine “ciclomotore” non include le biciclette a pedalata assistita;

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, categoria AM.

Emendamento 29
Articolo 4, paragrafo 2, lettera d)

d) il termine “quadriciclo” designa un veicolo diverso da un quadriciclo leggero la cui massa a vuoto è uguale o inferiore a 400 kg (550 kg per i veicoli destinati al trasporto delle merci), esclusa la massa delle batterie, se si tratta di un veicolo elettrico, e la cui potenza massima nominale non è superiore a 15 kW;

soppresso

Motivazione

Ai fini di una maggiore chiarezza, si dovrebbe fare riferimento alla definizione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, categoria B1.

Emendamento 30
Articolo 4, paragrafo 3

3. La categoria B1 è facoltativa.

3. La categoria B1 è facoltativa. ***Negli Stati membri che non prevedono questa categoria di patente di guida, è richiesta la patente della categoria B per la guida dei corrispondenti veicoli.***

Motivazione

Trattasi di un'aggiunta necessaria per una maggiore chiarezza.

Emendamento 31
Articolo 6, paragrafo 1, lettera a)

a) la patente per le categorie C o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;

a) la patente per le categorie **CI**, C, **DI** o D può essere rilasciata unicamente ai conducenti già in possesso di patente di categoria B;

Motivazione

Anche le previste categorie CI e DI dovrebbero rientrare nel disposto del presente articolo.

Emendamento 32
Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)

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

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

Motivazione

Anche le previste categorie CI e DI dovrebbero rientrare nel disposto del presente articolo.

Emendamento 33
Articolo 6, paragrafo 2, lettera a)

a) la patente convalidata per le categorie C + E o D + E è convalidata anche per guidare complessi della categoria B + E;

a) la patente convalidata per le categorie **CI + E**, C + E, **DI + E** o D + E è convalidata anche per guidare complessi della categoria B + E;

Motivazione

Anche le previste categorie CI e DI dovrebbero rientrare nel disposto del presente articolo.

Emendamento 34
Articolo 6, paragrafo 2, lettera c)

c) la patente convalidata per la categoria CI o CI+E è convalidata anche per la guida di veicoli, rispettivamente, di categoria DI o DI+E se il titolare ha

c) Le patenti di guida per le categorie A, B, C o D sono anche valide rispettivamente per le categorie A1 e A2,

compiuto almeno 21 anni di età;

B1, C1 o D1.

La patente di guida per la categoria A2 è valida altresì per la categoria A1.

La patente di guida per le categorie C+E e D+E è valida anche per le combinazioni motrice-traino rispettivamente delle categorie C1+E e D1+E;

Motivazione

Poiché la massa autorizzata per le patenti di guida della categoria C1 è stata portata a 7500 kg, deve essere soppressa l'equivalenza tra le categorie D1 e C1 in quanto si tratta di tipologie di veicoli potenzialmente differenti.

Una siffatta equivalenza deve invece restare possibile per quanto riguarda l'introduzione delle categorie A1, A2, B1, C1 e D1.

Emendamento 35

Articolo 6, paragrafo 2, lettera d)

d) la patente convalidata per la categoria D1 o D1+E è convalidata anche per la guida di veicoli, rispettivamente, di categoria C1 o C1+E.

d) le patenti di guida di tutte le categorie sono convalidate anche per i veicoli che rientrano nella categoria AM. Per quanto riguarda invece le patenti di guida rilasciate sul proprio territorio, uno Stato membro può limitare l'equivalenza per la categoria AM alle sole categorie A1, A2 e A, qualora detto Stato membro preveda una formazione pratica per conducenti ai fini del conseguimento della patente di guida della categoria AM.

Motivazione

Poiché la massa autorizzata per le patenti di guida della categoria C1 è stata portata a 7500 kg, deve essere soppressa l'equivalenza tra le categorie D1 e C1 in quanto si tratta di tipologie di veicoli potenzialmente differenti.

Il superamento dell'esame teorico è la condizione indispensabile per il conseguimento di una qualsiasi patente di guida. Se il superamento del suddetto esame è l'unica premessa per l'ottenimento di una patente della categoria AM, ciò comporta l'automatica validità di qualsiasi patente di guida della categoria in questione. Ove tuttavia uno Stato membro preveda una formazione pratica per conducenti per la categoria AM – come contemplato dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera b) – tale equivalenza è valida soltanto per le patenti che prevedono un'esperienza pratica su veicoli a due ruote (A1, A2, A).

Emendamento 36
Articolo 6, paragrafo 3, lettera a)

a) i tricicli *e i quadricicli* a motore possono essere guidati con una patente della categoria *A o A1*;

a) - i tricicli a motore *con una potenza massima di 35 kW* possono essere guidati con una patente della categoria *B*;

- i tricicli a motore *con una potenza superiore ai 35 kW possono essere guidati con una patente della categoria B, purché il titolare della patente abbia compiuto il ventunesimo anno di età*;

Motivazione

Cfr. la motivazione degli emendamenti all'articolo 4, paragrafo 1, categoria A1, A2 e A, e all'articolo 7, paragrafo 1, lettera c).

Emendamento 37
Articolo 6, paragrafo 3, lettera b)

b) i motocicli leggeri possono essere guidati con una patente della categoria B.

b) i motocicli leggeri possono essere guidati con una patente della categoria B.

Poiché tale norma è valida soltanto sul territorio nazionale, gli Stati membri non indicano sulla patente di guida che il titolare della stessa è autorizzato a guidare questo tipo di veicoli.

Motivazione

Le equivalenze previste nella presente norma, che possono essere introdotte dagli Stati membri, sono valide soltanto sul territorio nazionale. Onde evitare qualsiasi malinteso all'attraversamento della frontiera, le categorie supplementari autorizzate in tal modo non dovrebbero figurare sulla patente di guida.

Emendamento 38
Articolo 7, paragrafo 2, comma 1

Gli Stati membri possono derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per le categorie A, B e B+E e rilasciare tali categorie di patenti a partire da 17 anni, nonché per la categoria B1 e rilasciare tale

Gli Stati membri possono derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per le categorie B e B+E e rilasciare tali categorie di patenti a partire da 17 anni, nonché per la categoria B1 e rilasciare tale

categoria esclusivamente a partire dall'età di 18 anni. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida delle categorie B e B1 il cui titolare non abbia ancora compiuto 18 anni

categoria esclusivamente a partire dall'età di 18 anni. Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio di una patente di guida delle categorie B e B1 il cui titolare non abbia ancora compiuto 18 anni

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 7, paragrafo 2.

Emendamento 39

Articolo 7, paragrafo 2, comma 2 bis (nuovo)

Gli Stati membri possono elevare l'età minima per le categorie A1, A2 e A a condizione che:

– tra l'età minima per la categoria A1 e l'età minima per la categoria A2 vi sia un intervallo di due anni;

– prima dell'ottenimento della patente di guida della categoria A, il titolare abbia maturato tre anni di esperienza di guida con un ciclomotore della categoria A2 oppure l'età minima per la categoria A senza esperienza di guida con un ciclomotore della categoria A2 sia superiore di sei anni a quella prevista per la categoria A2.

L'età minima per la categoria A senza esperienza di guida con un ciclomotore della categoria A2 non può essere superiore ai 26 anni.

Gli Stati membri che hanno elevato l'età minima per la guida dei veicoli delle categorie A1, A2 o A riconoscono le patenti di guida degli altri Stati membri.

Motivazione

L'accesso progressivo alle diverse categorie di motocicli costituisce un elemento fondamentale per il rafforzamento della sicurezza stradale di tali utenti.

Ove uno Stato membro desideri elevare l'età minima per una delle suddette categorie ai fini di una maggiore sicurezza, esso ne ha facoltà seppur limitatamente, ma deve comunque

salvaguardare il principio dell'accesso progressivo.

Emendamento 40

Articolo 8, paragrafo 1, lettera b), comma unico bis (nuovo)

Per i ciclomotori a tre e quattro ruote di questa categoria gli Stati membri possono prescrivere una particolare formazione pratica di guida. Per differenziare i veicoli della categoria AM, sulla patente di guida può figurare un codice nazionale;

Motivazione

Una formazione supplementare di guida dovrebbe essere sufficiente.

Emendamento 41

Articolo 8, paragrafo 2, comma 1

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

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

Motivazione

Una limitazione generalizzata del periodo di validità per gli ultrasessantacinquenni non sembra giustificata.

Emendamento 42
Articolo 8, paragrafo 2, comma 2

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

A partire dal [data fissata dall'articolo 17.2.], le patenti di guida rilasciate dagli Stati membri per le categorie C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, hanno una validità di cinque anni. ***Ai fini dell'attuazione di particolari misure intese a rafforzare la sicurezza stradale dei conducenti principianti delle categorie C e D, gli Stati membri possono limitare a tre anni la validità della loro prima patente di guida.***

Motivazione

Una limitazione generalizzata del periodo di validità per gli ultrasessantacinquenni non sembra giustificata.

Per le categorie C e D gli Stati membri debbono avere la facoltà – analogamente a quanto avviene per le categorie A e B – di prevedere una validità ridotta per le patenti di guida dei conducenti principianti, e ciò ai fini dell'attuazione di speciali misure di sicurezza stradale.

Emendamento 43
Articolo 8, paragrafo 2, comma 3 bis (nuovo)

La presenza di un microchip ai sensi dell'articolo 1 non costituisce il presupposto per la validità di una patente di guida. L'eventuale smarrimento, illeggibilità o altro danneggiamento del microchip non influisce in alcun modo sulla validità del documento.

Emendamento 44
Articolo 8, paragrafo 3, lettera a)

a) ***a una verifica*** delle norme minime relative all'idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III per le patenti di guida delle categorie C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E;

a) ***alla continua osservanza*** delle norme minime relative all'idoneità fisica e mentale alla guida descritte nell'allegato III per le patenti di guida delle categorie C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E;

Motivazione

L'emendamento è inteso a sottolineare il carattere durevole delle norme minime.

Emendamento 45

Articolo 8, paragrafo 3, comma 2 bis (nuovo)

In casi particolari gli Stati membri possono limitare la validità delle patenti di guida di tutte le categorie, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, qualora ritengano necessari controlli medici più frequenti o altre misure speciali, quali ad esempio restrizioni in seguito a infrazioni al codice stradale.

Motivazione

In taluni casi debitamente motivati, come ad esempio determinati tipi di malattie, uno Stato membro dovrebbe avere la facoltà di limitare la validità della patente di guida.

Emendamento 46

Articolo 8, paragrafo 2, comma 2 ter (nuovo)

Gli Stati membri hanno la facoltà di limitare la validità della patente di guida, di cui all'articolo 8, paragrafo 2, il cui titolare sia residente sul loro territorio e abbia compiuto il 45° anno di età, per poter prescrivere controlli medici più frequenti o altre misure speciali, quali ad esempio corsi di aggiornamento. Una siffatta limitazione della validità può essere applicata soltanto al rinnovo della patente di guida.

Motivazione

Per quanto riguarda le misure intese a rafforzare la sicurezza stradale, gli Stati membri debbono poter avere la facoltà di introdurre l'obbligo di controlli medici regolari o di un corso di aggiornamento delle conoscenze a partire da una determinati età, e ciò a intervalli di tempo inferiori ai dieci anni.

Emendamento 47
Articolo 8, paragrafo 5

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

5. Si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per assicurarsi che il richiedente di una prima patente di guida, **di un duplicato** o del rinnovo **della stessa** non sia già titolare di una patente di guida in corso di validità ovvero sospesa dalle autorità di un altro Stato membro; **a tal fine effettuano una ricerca sulla rete comunitaria delle patenti di guida non appena tale rete sarà operativa**. Essi si accertano inoltre che il richiedente non sia oggetto di una decisione di interdizione al rilascio della patente di guida pronunciata dalle autorità di uno Stato membro.

Fato salvo l'articolo 2, gli Stati membri, nel rilasciare una patente di guida, verificano scrupolosamente che il titolare della stessa soddisfi i requisiti di cui al paragrafo 1; essi si avvalgono della propria normativa nazionale per la revoca o il ritiro della patente, qualora constatino che quest'ultima è stata rilasciata in assenza dei requisiti richiesti.

Motivazione

La lotta al "turismo delle patenti di guida" costituisce un elemento fondamentale della direttiva; gli Stati membri debbono effettuare verifiche più rigorose per prevenire ed eliminare qualsiasi abuso. La rete europea delle patenti di guida è indispensabile per evitare il cosiddetto "turismo delle patenti di guida". Gli Stati membri dovranno avvalersi anche di tale servizio non appena sarà operativo.

Emendamento 48
Articolo 11

A partire dall'entrata in vigore della presente direttiva gli esaminatori di guida devono rispondere alle norme minime di cui all'allegato IV. Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione prima

A partire dall'entrata in vigore della presente direttiva gli esaminatori di guida devono rispondere alle norme minime di cui all'allegato IV. Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione prima

del ... [data di applicazione fissata all'articolo 17, paragrafo 2], **non sono tenuti ad adempiere alla qualifica iniziale prevista al punto 2 della direttiva in questione.**

del ... [data di applicazione fissata all'articolo 17, paragrafo 2], **sono soggetti esclusivamente alle disposizioni relative alla sicurezza della qualità e alla formazione periodica.**

Motivazione

L'enfasi va posta sul principio secondo cui anche gli esaminatori di guida che esercitano già la professione debbono aggiornarsi costantemente.

Emendamento 49 Articolo 12, paragrafo 4

4. Uno Stato membro **può rifiutarsi** di riconoscere ad una persona che sul suo territorio è oggetto di uno dei provvedimenti di cui al paragrafo 2, la validità di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

4. Uno Stato membro **rifiuta** di riconoscere ad una persona che sul suo territorio è oggetto di uno dei provvedimenti di cui al paragrafo 2, la validità di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro.

Uno Stato membro rifiuta il rilascio della patente di guida a una persona cui siano state applicate misure di restrizione, sospensione o ritiro della patente di guida in un altro Stato membro.

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

Uno Stato membro può rifiutarsi anche di rilasciare la patente di guida ad un candidato **cui sia stata revocata la patente** in un altro Stato membro.

Motivazione

Il "turismo delle patenti di guida" dev'essere ostacolato quanto più possibile. Pertanto uno Stato membro non deve riconoscere la patente di guida rilasciata in un altro Stato membro a una persona cui siano state applicate misure di restrizione, ritiro, sospensione o revoca della patente di guida in un terzo Stato membro.

Inoltre, gli Stati membri non debbono rilasciare la patente di guida a chiunque sia oggetto di misure di sospensione o ritiro della patente di guida in un altro Stato membro (si può essere titolari di un'unica patente di guida, articolo 8, paragrafo 5). In caso di revoca della patente in uno Stato membro, un altro Stato membro può rifiutarsi di rilasciarne una nuova.

Emendamento 50
Articolo 15

Il Consiglio esegue una valutazione delle disposizioni comunitarie relative alle categorie di cui all'articolo 4 e delle età minime fissate all'articolo 7 e dei loro effetti sulla sicurezza stradale, nonché una valutazione della possibile introduzione di un accesso progressivo alla categoria B, compresa la categoria B1, entro e non oltre il [data fissata dall'articolo 17.2.]

La Commissione esegue una valutazione delle disposizioni comunitarie relative alle categorie di cui all'articolo 4 e delle età minime fissate all'articolo 7 e dei loro effetti sulla sicurezza stradale, nonché una valutazione della possibile introduzione di un accesso progressivo alla categoria B, compresa la categoria B1, entro e non oltre il [data fissata dall'articolo 17.2.]

Motivazione

La Commissione sembra essere l'organo più adatto a svolgere una siffatta valutazione.

Emendamento 51
Articolo 16

Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva e si scambiano informazioni sulle patenti da essi rilasciate, cambiate o sostituite.

Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'applicazione della presente direttiva e si scambiano informazioni sulle patenti da essi rilasciate, cambiate o sostituite. ***Essi si avvalgono della rete delle patenti di guida creata a tal fine, non appena tale rete sarà operativa.***

Motivazione

La rete europea delle patenti di guida è indispensabile per evitare il cosiddetto "turismo delle patenti di guida". Gli Stati membri dovranno avvalersi anche di tale servizio non appena sarà operativo.

Emendamento 52
Articolo 17, paragrafo 4 bis (nuovo)

4 bis. L'articolo 2, paragrafo 4, della direttiva 91/439/CEE, modificato dalla direttiva 93/47/CE, è abrogato dal giorno dell'entrata in vigore della presente direttiva.

Motivazione

Si tratta di una modifica necessaria in quanto la direttiva in questione vieta l'utilizzo di dispositivi elettronici informatici sulle patenti di guida.

Emendamento 53 Allegato I, paragrafo 1

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

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

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

La scheda è in policarbonato.

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

Emendamento 54 Allegato I, paragrafo 1 bis (nuovo)

1 bis. Sicurezza fisica della patente di guida

La sicurezza fisica della patente di guida è compromessa:

– dalla fabbricazione di schede falsificate: creazione di un nuovo oggetto che presenta una notevole somiglianza con il documento, o ex novo o come copia di un documento originale;

– da un'alterazione sostanziale: alterazione di una caratteristica del documento originale, ad esempio modifica di alcuni dati stampati sul documento.

La sicurezza generale è garantita dal sistema nel suo insieme, che consta dei seguenti elementi: procedura di richiesta, trasmissione di dati, supporto della scheda, tecnica di stampa, livello minimo delle diverse caratteristiche di sicurezza e personalizzazione.

a) Il supporto della patente di guida deve

essere realizzato mediante le seguenti tecniche antifalsificazione (caratteristiche di sicurezza obbligatorie):

- supporto senza agente di schiarimento ottico;*
- modello con sfondo di sicurezza, protetto, attraverso stampa iridata con inchiostro policromo di sicurezza e stampa a guilloche positiva e negativa, contro la falsificazione mediante scannerizzazione, stampa o riproduzione; il modello non deve essere composto dai colori primari (CMYK), ma deve presentare una struttura complessa composta da almeno due colori speciali e microscrittura;*
- componenti ottiche variabili, che offrono una adeguata protezione contro la riproduzione e la manipolazione della fotografia;*
- incisione al laser;*
- nella zona per la fotografia, lo sfondo di sicurezza e la fotografia dovrebbero coincidere almeno sui bordi di quest'ultima (modello sfumato).*

b) Inoltre, il supporto per le patenti di guida deve essere protetto con almeno tre delle seguenti tecniche antifalsificazione (caratteristiche di sicurezza supplementari):

- colori dipendenti dall'angolo visuale;*
- colori termocromatici;*
- ologrammi speciali;*
- immagini al laser variabili;*
- fluorescenza UV visibile e trasparente;*
- stampa iridata;*
- filigrana digitale sullo sfondo;*
- pigmenti infrarossi o pigmenti fosforescenti;*
- segni, simboli o modelli riconoscibili al tatto.*

Gli Stati membri hanno la facoltà di introdurre ulteriori caratteristiche di sicurezza. Di base vanno privilegiate le tecniche contrassegnate da un asterisco, in quanto consentono ai funzionari di polizia di verificare la validità della scheda senza particolari ausili.

Emendamento 55
Allegato I, paragrafo 2, lettera c), tabella

B:	Belgio	B:	Belgio
		<i>CZ:</i>	<i>Repubblica ceca</i>
DK:	Danimarca	DK:	Danimarca
D:	Germania	D:	Germania
		<i>EST:</i>	<i>Estonia</i>
GR:	Grecia	GR:	Grecia
E:	Spagna	E:	Spagna
F:	Francia	F:	Francia
IRL:	Irlanda	IRL:	Irlanda
I:	Italia	I:	Italia
		<i>CY:</i>	<i>Cipro</i>
		<i>LV:</i>	<i>Lettonia</i>
		<i>LT:</i>	<i>Lituania</i>
L:	Lussemburgo	L:	Lussemburgo
		<i>H:</i>	<i>Ungheria</i>
		<i>M:</i>	<i>Malta</i>
NL:	Paesi Bassi	NL:	Paesi Bassi
A:	Austria	A:	Austria
		<i>PL:</i>	<i>Polonia</i>
P:	Portogallo	P:	Portogallo
		<i>SLO:</i>	<i>Slovenia</i>
		<i>SK:</i>	<i>Slovacchia</i>
FIN:	Finlandia	FIN:	Finlandia
S:	Svezia	S:	Svezia
UK:	Regno Unito	UK:	Regno Unito

Motivazione

La modifica si rende necessaria in seguito all'allargamento.

Emendamento 56

Allegato I, paragrafo 2, lettera e)

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

Kørekort
Führerschein

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence
Ajokortti
Permis de Conduire
Ceadúnas Tiomána
Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

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

Řidičský průkaz

Kørekort
Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης
Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúnas Tiomána

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Ličenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Körkort;

Motivazione

La modifica si rende necessaria in seguito all'allargamento.

Emendamento 57

Allegato I, paragrafo 2, sezione "La pagina 2 contiene", lettera a), codice 95 bis (nuovo)

95 bis. Conducente che ha seguito una formazione ai sensi dell'allegato VI bis, che gli consente di guidare un veicolo a motore della categoria B con rimorchio

per fini non commerciali, con una massa massima superiore ai 3500 kg e fino ai 4250 kg e un carico utile massimo di 1000 kg.

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, categoria B.

Emendamento 58

Allegato I, paragrafo 2, sezione "La pagina 2 contiene", lettera a), codice 95 ter (nuovo)

95 ter. Conducente che ha seguito una formazione ai sensi dell'allegato VI ter che gli consente di guidare un autocaravan ai sensi dell'allegato II, parte A, punto 5.1 della direttiva 2001/116/CE, con una massa massima superiore ai 3500 kg e fino a 4250 kg e un carico utile massimo di 1000 kg.

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, categoria B.

Emendamento 59

Allegato I, paragrafo 2, sezione "La pagina 2 contiene", lettera b), comma 2

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

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

Motivazione

La modifica si rende necessaria in seguito all'allargamento.

Emendamento 60
Allegato II, punto I, parte A, paragrafo 3, titolo

Disposizioni specifiche per le categorie A e A1

Disposizioni specifiche per le categorie A, A2 e A1

Motivazione

La modifica si rende necessaria in seguito all'introduzione della categoria A2.

Emendamento 61
Allegato II, parte I, sezione B, punto 6, titolo

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

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

Motivazione

Adattamento necessario in seguito all'introduzione della categoria A2.

Emendamento 62
Allegato II, parte I, sezione B, punto 6.2

6.2. Categorie A ed A1: manovre particolari, oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:

6.2. Categorie A, A1 e A2: manovre particolari, oggetto di prova ai fini della sicurezza stradale:

Motivazione

Adattamento necessario in seguito all'introduzione della categoria A2.

Emendamento 63
Allegato II, parte I, sezione B, punto 10

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per consentire la valutazione della capacità e dei comportamenti di cui alla lettera B del presente allegato. La durata della prova su strada non deve in ogni caso essere inferiore a 25 minuti per le categorie A, A1, B, B1 e B + E ed a 45 minuti per tutte

La durata della prova e la distanza percorsa devono essere sufficienti per consentire la valutazione della capacità e dei comportamenti di cui alla lettera B del presente allegato. La durata della prova su strada non deve in ogni caso essere inferiore a 25 minuti per le categorie A, A1, A2, B, B1 e B + E ed a 45 minuti per

le altre categorie. I periodi indicati non comprendono il tempo necessario per accogliere il candidato, per predisporre il veicolo, per il controllo tecnico dello stesso ai fini della sicurezza stradale, per le manovre particolari e per comunicare il risultato della prova pratica.

tutte le altre categorie. I periodi indicati non comprendono il tempo necessario per accogliere il candidato, per predisporre il veicolo, per il controllo tecnico dello stesso ai fini della sicurezza stradale, per le manovre particolari e per comunicare il risultato della prova pratica.

Motivazione

Adattamento necessario in seguito all'introduzione della categoria A2.

Emendamento 64 Allegato III, punto 1.1.

1.1. Gruppo 1
conducenti di veicoli delle categorie A, A1, B, B1 e B + E

1.1. Gruppo 1
conducenti di veicoli delle categorie **AM**, A, A1, **A2**, B, B1 e B + E

Motivazione

Adattamento necessario in seguito all'introduzione della categoria A2.

Emendamento 65 Allegato III, sezione 4

4. Gruppo 2
I candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono sottoporsi agli esami periodici all'atto di ciascun rinnovo della patente di guida.

4. Gruppo 2
I candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono sottoporsi agli esami periodici all'atto di ciascun rinnovo della patente di guida ***in base alla normativa nazionale dello Stato membro in cui risiedono normalmente.***

Emendamento 66 Allegato IV

1. Condizioni generali

Requisiti minimi per le persone che effettuano esami pratici di guida

1.1. Un esaminatore di guida per la

1. Necessaria idoneità degli esaminatori

patente di categoria B:

a) deve essere titolare di una patente di guida di categoria B da almeno 5 anni

b) deve avere compiuto almeno 25 anni di età

c) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 2 e, in seguito, deve seguire annualmente la formazione continua prevista al punto 3.

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

a) deve essere titolare di una patente della categoria in questione

b) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 2 e, in seguito, deve seguire annualmente la formazione continua prevista al punto 3

c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; tale durata può essere ridotta a un anno, a condizione che l'esaminatore dimostri di possedere un'esperienza di guida di cinque anni nella categoria interessata.

2. Contenuto della formazione iniziale degli esaminatori di guida:

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

di guida

1.1. Chiunque sia abilitato a giudicare la capacità pratica di guida di un candidato a bordo di un veicolo a motore deve disporre, per quanto riguarda le materie indicate ai punti 1.2-1.6, delle necessarie conoscenze e competenze, nonché della necessaria capacità di comprensione .

1.2. L'idoneità di un esaminatore di guida deve consentirgli di giudicare la capacità di guida di un candidato che desidera ottenere una patente di guida della categoria per la quale si effettua l'esame di guida.

1.3. Conoscenze e capacità di comprensione per quanto riguarda la guida e la valutazione:

– teoria del comportamento di guida;

– riconoscimento dei pericoli e capacità di evitare incidenti;

– conoscenza dell'elenco dei requisiti per l'esame di guida;

– requisiti per l'esame di guida;

– norme che disciplinano la circolazione stradale, comprese le pertinenti disposizioni regolamentari e amministrative comunitarie e nazionali e gli orientamenti interpretativi pertinenti;

– teoria e pratica della valutazione;

riguardare i seguenti aspetti:

2.1.1. Aspetti legati alla guida:

a) comportamento nel traffico

b) prendere in considerazione la circolazione stradale

c) tecnica di osservazione

d) controllo del veicolo

e) prendere in considerazione le diverse condizioni meteorologiche e lo stato del manto stradale

f) prendere in considerazione gli interessi degli altri utenti della strada e anticipare le situazioni

g) guida economica e rispettosa dell'ambiente.

2.1.2. Conoscenze:

a) conoscenza approfondita del codice della strada

b) conoscenze didattiche e pedagogiche.

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

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

Gli esaminatori di guida per la patente di categoria C sono anche esaminatori per le

– guida difensiva.

1.4. Capacità di valutazione:

– capacità di osservare, controllare e giudicare attentamente nel complesso la prestazione del candidato e in particolare

** il corretto e completo riconoscimento delle situazioni di pericolo;*

** la precisa identificazione della causa e dei prevedibili effetti di queste situazioni;*

** livello di idoneità e riconoscimento degli errori;*

** uniformità e coerenza della valutazione;*

– rapida assimilazione delle informazioni e discernimento degli aspetti essenziali;

– anticipazione delle situazioni, riconoscimento di potenziali problemi e sviluppo di corrispondenti strategie di reazione;

– notifiche tempestive e costruttive.

1.5. Capacità personali di guida:

Chiunque sia abilitato ad effettuare un esame pratico per una categoria di patente deve essere in grado di guidare veicoli a motore della stessa categoria con un livello costantemente elevato di guida.

1.6. Qualità del servizio:

– stabilire e comunicare che cosa debba

categorie C1, D e D1.

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

3. Formazione continua

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

Formazione teorica (tutte le categorie):

2 giorni

Formazione pratica:

Categoria B: 1 giorno

Categoria B+E: 1 giorno

Categoria A: 3 giorni

Categoria C: 3 giorni

Categoria C+E: 3 giorni

La formazione continua per la categoria

attendarsi il candidato durante l'esame;

– comunicare in modo chiaro, il che significa che il contenuto, lo stile e la scelta terminologica devono essere funzionali al destinatario, e rispondere alle domande dei candidati;

– chiara notifica per quanto riguarda il risultato dell'esame;

– trattamento non discriminatorio e rispettoso di ogni candidato.

1.7. Conoscenze fisiche e tecniche del veicolo:

– conoscenze tecniche del veicolo, ad esempio in materia di sterzo, pneumatici, freni, fanaleria, soprattutto per quanto riguarda motocicli e autocarri;

– assicurazione del carico;

– conoscenze sulla fisica del veicolo quali velocità, attrito, dinamica, energia.

1.8. Guida attenta ai consumi e all'ambiente.

2. Condizioni generali

2.1. Un esaminatore di guida per la patente di categoria B

a) deve essere titolare di una patente di guida della categoria B da almeno tre anni;

b) deve avere compiuto almeno 23 anni di

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

età;

c) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 3 e, successivamente, deve aver ottenuto la garanzia di qualità e seguito le periodiche misure di perfezionamento professionale previste al punto 4;

d) deve aver seguito una formazione professionale per un certificato di livello 3 ai sensi della decisione 85/368/CEE del Consiglio del 16 luglio 1985;

e) non può contemporaneamente esercitare la professione di istruttore di scuola guida.

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

a) deve essere titolare di una patente della categoria in questione;

b) deve aver superato la formazione iniziale prevista al punto 3 e, successivamente, deve aver ottenuto la garanzia di qualità e seguito le periodiche misure di perfezionamento professionale previste al punto 4;

c) deve essere stato esaminatore di guida per la patente di categoria B e aver esercitato tale funzione per almeno tre anni; tale durata può essere ridotta a un anno, a condizione che l'esaminatore dimostri di possedere quanto segue:

– un'esperienza di guida di almeno cinque anni nella categoria interessata oppure

- la documentazione teorica e pratica di un'esperienza di guida di livello più elevato di quanto necessario per ottenere la patente di guida, il che rende superfluo il requisito in questione;

d) deve aver seguito una formazione

professionale per un certificato di livello 3 ai sensi della decisione 85/368/CEE del Consiglio del 16 luglio 1985;

e) non può contemporaneamente esercitare la professione di istruttore di scuola guida.

2.3. Equivalenze

2.3.1. Gli Stati membri possono consentire a un esaminatore di guida di effettuare esami di guida per le categorie AM, A1, A2 e A, qualora abbia acquisito la formazione iniziale prevista al punto 3 per una di queste categorie.

2.3.2. Gli Stati membri possono consentire a un esaminatore di guida di effettuare esami di guida per le categorie C1, C, D1 e D qualora abbia acquisito la formazione iniziale prevista al punto 3 per una di queste categorie.

2.3.3. Gli Stati membri possono consentire a un esaminatore di guida di effettuare esami di guida per le categorie B+E, C1+E, C+E, , D1+E e D+E qualora abbia acquisito la formazione iniziale prevista al punto 3 per una di queste categorie.

3. Formazione iniziale

3.1. Formazione di base

3.1.1. Per poter essere abilitata ad effettuare esami di guida, una persona deve avere superato con successo un programma di formazione sulla base delle eventuali prescrizioni dello Stato membro interessato, ai fini dell'idoneità di cui al punto 1.

3.1.2. Gli Stati membri devono stabilire se il contenuto di un determinato programma di formazione si riferisca all'abilitazione ad effettuare esami di guida per una o più categorie di patenti.

3.2. Esami

3.2.1. Per poter essere abilitata ad effettuare esami di guida, una persona deve comprovare conoscenze,

comprensione, capacità e idoneità di livello adeguato per tutte le materie indicate al punto 1.

3.2.2. Gli Stati membri predispongono una procedura di esame che consenta di accertare idoneamente sotto il profilo psicologico se la persona in questione disponga dell'idoneità di cui al punto 1 e in particolare al punto 1.4. Questa procedura di esame deve comprendere sia una componente teorica che una componente pratica. Sono eventualmente consentite forme di valutazione basate sul supporto informatico. A ogni Stato membro spetta stabilire le condizioni dettagliate in merito al tipo e alla durata delle singole prove e valutazioni nell'ambito dell'esame.

3.2.3. Gli Stati membri devono stabilire se il programma di un determinato esame si riferisca all'abilitazione ad effettuare esami di guida per una o più categorie di patente.

4. Garanzia della qualità e periodico perfezionamento professionale

4.1. Garanzia della qualità

4.1.1. Gli Stati membri devono disporre di normative in merito alla garanzia della qualità che assicurino il mantenimento dei requisiti degli esaminatori di guida.

4.1.2. Le normative in materia di garanzia della qualità devono comprendere il controllo degli esaminatori di guida durante la loro attività, il loro perfezionamento professionale e il rinnovo dell'abilitazione, il loro costante sviluppo professionale e la regolare verifica dei risultati degli esami di guida da essi effettuati.

4.1.3. Gli Stati membri devono provvedere, nel quadro delle misure di garanzia della qualità figuranti al punto 4.1.2, affinché ogni esaminatore sia sottoposto a un controllo annuale. Inoltre, gli Stati membri devono provvedere

affinché ogni esaminatore una volta ogni cinque anni venga sottoposto a controllo durante gli esami di guida per un periodo minimo di una mezza giornata, in modo da poter osservare più esami di guida. La persona che effettua il controllo deve essere stata autorizzata a questo fine dal rispettivo Stato membro.

4.1.4. Se l'esaminatore è abilitato ad effettuare esami di guida per più categorie, gli Stati membri possono decidere che i requisiti di controllo per quanto riguarda più categorie siano sostituiti da un controllo in una sola categoria.

4.1.5. L'attività dell'esaminatore di guida deve essere monitorata e verificata da un organismo autorizzato dallo Stato membro interessato, al fine di consentire la corretta e uniforme applicazione della valutazione.

4.2. Periodico perfezionamento professionale

4.2.1. Gli Stati membri provvedono affinché gli esaminatori si sottopongano a quanto indicato in appresso per conservare l'abilitazione, indipendentemente dal numero delle categorie per le quali sono abilitati:

a) almeno un periodico perfezionamento professionale di quattro giorni complessivi nell'arco di due anni, al fine di

- conservare e rinfrescare le necessarie conoscenze e capacità di esame;*
- sviluppare nuove capacità che siano diventate indispensabili per l'esercizio della professione;*
- provvedere affinché l'interessato effettui costantemente gli esami in base a requisiti equi e uniformi;*

b) almeno un periodico perfezionamento professionale della durata di cinque giorni complessivi nell'arco di cinque

anni al fine di

- *sviluppare e conservare le necessarie capacità pratiche di guida.*

4.2.2. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per provvedere affinché gli esaminatori per i quali il sistema di garanzia della qualità in vigore abbia messo in evidenza serie carenze, siano sottoposti immediatamente a uno specifico perfezionamento professionale.

4.2.3 Il periodico perfezionamento professionale può essere effettuato sotto forma di colloqui, lezioni, comunicazioni tradizionali o informatiche e può essere impartito a singole persone o gruppi. Qualora gli Stati membri lo ritengano opportuno, esso può prevedere una riformulazione dei requisiti.

4.2.4. Se un esaminatore è abilitato ad effettuare esami di guida per più categorie, gli Stati membri possono decidere che il requisito del perfezionamento professionale degli esaminatori per quanto riguarda più categorie sia soddisfatto dal perfezionamento professionale in una sola categoria, purché siano soddisfatti i requisiti del punto 4.2.5.

4.2.5. Se nell'arco di 24 mesi un esaminatore non ha effettuato alcun esame di guida per una categoria, deve sottoporsi a nuova valutazione per poter essere abilitato ad effettuare ulteriori esami di guida in questa categoria. La nuova valutazione può effettuarsi nel quadro dei requisiti del punto 4.2.1.

5. Diritti acquisiti

5.1. Gli Stati membri possono consentire alle persone abilitate ad effettuare esami di guida immediatamente prima dell'entrata in vigore delle presenti disposizioni a continuare ad effettuare esami di guida, anche se non sono state abilitate a norma delle condizioni generali di cui al punto 2 o della procedura in

materia di formazione iniziale di cui al punto 3.

5.2. Gli esaminatori interessati sono comunque soggetti a verifica periodica e alle misure di garanzia della qualità di cui al punto 4.

Motivazione

L'armonizzazione della formazione e del perfezionamento professionali degli esaminatori di guida costituisce un importante elemento per rafforzare il reciproco riconoscimento e introdurre criteri comparabili in materia di esami e risultati degli esami. Il testo sviluppa ulteriormente le idee di base della proposta della Commissione.

Emendamento 67
Allegato VI bis (nuovo)

Allegato VI bis

Formazione dei conducenti

1. Gli utilizzatori di veicoli a motore della categoria B con rimorchio aventi una massa massima autorizzata compresa fra i 3.500 e i 4.250 kg e un carico utile fino a 1.000 kg devono partecipare a una formazione per conducenti.

2. La formazione dei conducenti deve essere effettuata da un organismo di formazione che è riconosciuto e controllato ufficialmente dalle autorità competenti dello Stato membro in cui risiedono normalmente. I dettagli sono disciplinati dallo Stato membro.

3. Programma di formazione dei conducenti:

– durata di un giorno (almeno 7 ore);

– parte teorica e soprattutto pratica e colloquio finale;

– dinamica di guida e criteri di sicurezza, motrice e rimorchio, corretto caricamento, nonché accessori di sicurezza;

– parte pratica in area delimitata con lo svolgimento dei seguenti esercizi: frenata,

**spazio di frenata, cambio di corsia,
frenata/schivata, oscillazione di un
rimorchio, manovra, parcheggio.**

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, categoria B.

Emendamento 68
Allegato VI ter (nuovo)

Allegato VI ter

Formazione dei conducenti

1. Gli utilizzatori di autocaravan, quali definiti dall'allegato II, parte A, sezione 5, punto 1, della direttiva 2001/116/CE aventi una massa massima autorizzata compresa tra 3.500 kg e 4.250 kg e un carico utile fino a 1.000 kg devono partecipare a una formazione per conducenti.

2. La formazione dei conducenti deve essere effettuata da un organismo di formazione che è riconosciuto e controllato ufficialmente dalle autorità competenti dello Stato membro in cui risiedono normalmente. I dettagli sono disciplinati dallo Stato membro.

3. Programma di formazione dei conducenti:

– durata di un giorno (almeno 7 ore);

– parte teorica e soprattutto pratica e colloquio finale;

– dinamica di guida e criteri di sicurezza, corretto caricamento, nonché accessori di sicurezza;

– parte pratica in area delimitata con lo svolgimento dei seguenti esercizi: frenata, spazio di frenata, cambio di corsia, frenata/schivata, manovra, parcheggio.

Motivazione

Cfr. la motivazione dell'emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, categoria B.

MOTIVAZIONE

Introduzione

Questa è la seconda occasione nella quale questa particolare proposta della Commissione giunge dinanzi al Parlamento europeo e viene esaminata dal vostro relatore. Nel corso dell'ultima legislatura, quando la questione fu esaminata dalla commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo, i membri hanno presentato circa 118 emendamenti al progetto di direttiva e fu ovvio che un'opinione consensuale sarebbe stata difficile da raggiungere. Inoltre, alcuni membri ritennero che fosse inopportuno procedere frettolosamente con un argomento così delicato proprio al termine della legislatura. Per questo motivo, il voto in commissione fu rinviato e la prima lettura non venne conclusa.

Di conseguenza, si è dovuta avviare una nuova procedura con il Parlamento attuale. Con la riconferma del relatore, il modo più semplice sarebbe stato quello di ripresentare la relazione precedente¹. Tuttavia, nel frattempo, la discussione è andata avanti soprattutto a livello di Consiglio. Inoltre, la maggiore disponibilità di tempo all'inizio di una nuova legislatura ha dato la possibilità di una consultazione molto più ampia di quanto possibile in precedenza. Per questo motivo, anche se il consenso globale rimane elusivo, c'è da sperare che questo tempo sia stato utilizzato con profitto e che siano stati raggiunti praticabili compromessi su alcuni dei punti più contesi della proposta. Molte delle questioni fondamentali contenute nella prima relazione tuttavia, soprattutto per quanto riguarda la protezione antifrode, la libera circolazione dei conducenti e la sicurezza stradale, rimangono tuttora valide, vengono riprese e ridiscusse in questa sede.

Antefatti

Fino al 1980, il rilascio delle patenti di guida rientrava, per quanto riguarda la disciplina internazionale, nelle convenzioni di Ginevra² e di Vienna³. Tuttavia, a seguito della causa Choquet del 1978 dinanzi alla Corte di giustizia⁴, il Consiglio adottò la direttiva 80/1263/CEE che consentiva ai cittadini UE che si trasferivano in un altro Stato membro di sostituire la patente di guida senza superare un nuovo esame teorico, pratico o medico. I conducenti dovevano però sostituire le patenti entro un anno dopo essersi stabiliti nel nuovo Stato membro.

Nel 1991 è stata adottata una nuova direttiva (91/439/CEE) che aboliva l'obbligo di sostituire le patenti e introduceva il principio vincolante del riconoscimento reciproco. Tuttavia, in pratica, a causa dei diversi periodi di validità e di altri requisiti, l'incertezza giuridica ha continuato a compromettere l'applicazione di questo principio.

¹ sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sulle patenti di guida (riforma) (COM(2003) 621 – C5-0610/2003, 2003/0252(COD)) commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo, relatore Mathieu J.H. Grosch, 3 febbraio 2004.

² Convenzione sulla sicurezza stradale del 19 settembre 1949, Serie trattati delle Nazioni Unite, vol. 125.

³ Convenzione sul traffico stradale del 8 novembre 1968, Serie trattati delle Nazioni Unite, vol. 1042, pag. 17.

⁴ Causa 17/78 Choquet Racc. CGCE 2293.

In conformità con gli obiettivi dell'Agenda di Lisbona sul funzionamento del mercato interno, la proposta in esame mira ad eliminare le rimanenti incertezze giuridiche e gli ultimi ostacoli alla libera circolazione dei cittadini in questo settore.

CONTENUTO DELLA DIRETTIVA

Nel modificare la direttiva 91/439/CEE, la Commissione si propone tre obiettivi principali:

- ridurre le possibilità di frode;
- assicurare una vera libertà di circolazione ai conducenti dell'UE;
- rafforzare la sicurezza sulle strade europee.

Per affrontare le frodi e garantire la libera circolazione, la Commissione propone quanto segue:

- le patenti di guida dovrebbero essere solo del tipo "carta di credito" in plastica;
- si dovrebbe prevedere la possibilità di inserire un microchip;
- le nuove patenti dovrebbero avere una validità amministrativa limitata.

Per migliorare la sicurezza stradale essa propone:

- l'armonizzazione delle sottocategorie;
- l'accesso progressivo in funzione dell'età e dell'esperienza;
- l'applicazione paneuropea del divieto di guida.

VALUTAZIONE CRITICA DELLA PROPOSTA

È ragionevole chiedersi perché l'Europa sia entrata rapidamente nel XXI secolo per quanto riguarda le carte d'identità, mentre è fermamente ancorata al Medioevo per quanto riguarda le patenti. Il relatore ritiene che sia ormai giunto il momento di cambiare l'attuale situazione così complessa e ingiusta. Si compiace quindi della proposta della Commissione che considera un passo avanti verso un sistema più semplice, logico e moderno. In particolare, egli sostiene gli obiettivi della Commissione, vale a dire ridurre le possibilità di frode, garantire la libera circolazione dei cittadini e contribuire a migliorare la sicurezza stradale. Egli ritiene però che la proposta in esame, pur portando avanti tali obiettivi, potrebbe essere più ambiziosa.

I. Protezione antifrode e libera circolazione dei cittadini

(i) Inserimento di un microchip

Nelle sue innovative proposte sull'inserimento di un microchip nella patente, la Commissione si limita a prevedere la possibilità che gli Stati membri scelgano tale alternativa. Nonostante il rischio che la frode sia semplicemente diretta verso l'anello più debole, vale a dire le patenti senza microchip, il relatore riconosce che politicamente è impossibile procedere più a fondo in questo momento.

Tuttavia, si presenta un emendamento per rendere più flessibili le disposizioni, in modo da consentire agli Stati membri di registrare dati aggiuntivi, previa consultazione della Commissione, purché ciò non interferisca in alcun modo con l'applicazione della direttiva. Inoltre, la Commissione potrebbe adattare l'allegato I al fine di garantire la futura interoperabilità (*emendamento all'articolo 1, paragrafo 2 bis (nuovo), modifiche tecniche all'allegato I*).

(ii) Ritiro del modello su carta - Introduzione del modello "carta di credito"

La Commissione evidenzia nella propria relazione che vi sono attualmente circa 80 diversi modelli di patente che circolano negli Stati membri. Dall'ampliamento, questa cifra è salita a **110**. E' incredibile quindi che non si sia affatto proposto di obbligare a scambiare questi vecchi tipi di patente già in circolazione.

L'immediato risultato concreto della presente direttiva sarebbero quindi **111** diversi modelli di patente e un periodo transitorio di oltre 50 anni. Questo è chiaramente inaccettabile. I vantaggi di un unico modello UE sono ovvi. Ne verrebbe rafforzata non solo l'applicazione e, per la prima volta, consentiti in pratica controlli a livello europeo sulle patenti di guida, ma ne verrebbe incrementata anche la sicurezza stradale, in quanto sarebbe impossibile per i conducenti cui sia stata ritirata la patente ottenere duplicati in altri Stati membri. Inoltre, i costi sarebbero relativamente limitati rispetto ad altre spese connesse alla guida, come ad esempio l'assicurazione, il combustibile e il bollo. Infine, si eliminerebbe un aspetto particolarmente discriminatorio dell'attuale situazione in cui si applicano vari periodi di validità a diversi modelli nei vari Stati membri.

E' altresì ovvio, però, che il ritiro dei vecchi modelli di patente costituisce una questione particolarmente sensibile in vari Stati membri e, più in particolare, in quelli in cui la patente ha una validità amministrativa illimitata. Il relatore ritiene quindi che, per quanto praticamente auspicabile, un emendamento volto a sostituire rapidamente tutti i modelli esistenti non è politicamente fattibile in questo momento.

A sostegno delle sue misure contro la frode, la Commissione cita tuttavia l'uso della patente di guida quale mezzo di identificazione e il suo possibile utilizzo per aprire conti bancari e prenotare voli. Essa sostiene in effetti che soprattutto alla voce 9/11 ambiente, la protezione antifrode è divenuta una preoccupazione crescente e sempre più importante. Sembra quindi ragionevole che, anche se unicamente come misura antifrode, la patente di guida comunitaria in formato cartaceo sia quindi gradualmente eliminata e il modello unico europeo dovrebbe essere quello in plastica del tipo "carta di credito", già in uso in taluni Stati membri. Ciò consentirebbe almeno agli Stati membri di ottenere un registro aggiornato delle patenti di guida rilasciate sul loro territorio che, attualmente, non è sempre possibile considerati i vari sistemi di rilascio dei modelli cartacei. Ciò consentirebbe nel contempo di facilitare un accurato scambio di informazioni nell'ambito della rete delle patenti di guida descritte in appresso.

Questi modelli di plastica potranno quindi essere portati in linea con il modello unico europeo nell'arco di un ulteriore periodo di 10 anni.

In questo contesto, è importante sottolineare che il diritto a guidare alcune categorie di veicoli non viene toccato da questo emendamento.

(Emendamento all'articolo 3, paragrafo 2 ter (nuovo)).

(iii) Rete delle patenti di guida

Attualmente, le procedure per il rilascio delle patenti variano a seconda degli Stati membri. In alcuni è gestito a livello centrale, in altri è organizzato su base regionale. Si tratta di un elemento che è e dovrebbe restare entro l'ambito della sussidiarietà. Ciò nonostante, per combattere la frode e facilitare i controlli, il relatore ritiene importante che vi sia un unico punto di contatto per l'accesso alle informazioni sulle patenti di guida in ciascuno Stato membro, equivalente in effetti a una "rete delle patenti di guida". La creazione di questa rete è stata decisa in base alla procedura di comitatologia. Si presenta un idoneo emendamento per garantire che il Parlamento sia consultato ***(emendamento all'articolo 8, paragrafo 5 e all'articolo 16).***

(iv) Riconoscimento reciproco delle sanzioni

Conformemente allo spirito delle Convenzioni di Ginevra¹ e di Vienna², la proposta affronta, all'articolo 8, paragrafo 5, la questione del riconoscimento reciproco delle sanzioni affinché il divieto di guida imposto in uno Stato membro sia valido in tutti gli altri. Tuttavia tale elemento va rafforzato e quindi il relatore ha presentato un emendamento per obbligare gli Stati membri a riconoscere qualsiasi restrizione, sospensione, revoca o cancellazione imposti da un altro Stato membro e a rifiutare il riconoscimento della validità di patenti soggette a tali misure. E' inoltre necessario riformulare l'articolo, per motivi giuridici pertinenti al "terzo pilastro" sulla giustizia e gli affari interni.

(Emendamento all'articolo 12, paragrafo 4).

II. Promuovere la sicurezza stradale

(i) Categorie di veicoli

La Commissione deve anche verificare in permanenza che le definizioni delle varie categorie siano appropriate e, se necessario, proporre modifiche legate alla sicurezza, come ulteriori restrizioni in ordine al rapporto potenza/peso. Dovrebbe in particolare monitorare attentamente le categorie AM, A1 e A2 per assicurare che sia rispettato lo spirito della direttiva e che i limiti fissati non vengano facilmente elusi. A tale riguardo, si apprezzano i nuovi criteri di "downtuning", ma perché la legislazione funzioni nella pratica saranno necessarie verifiche costanti.

Nel contempo e dopo ampie consultazioni con le parti interessate che rappresentavano i costruttori e gli utenti della strada, vengono presentati emendamenti per adattare le definizioni

¹ Op. cit.

² Op. cit.

tecniche di alcune categorie. Così facendo si spera che saranno eliminate varie anomalie venute alla luce nell'attuale proposta.

In particolare e *fra l'altro*, ai futuri titolari di una patente della categoria B verrebbe consentito di guidare veicoli con rimorchio al traino (o autocaravan) per attività non commerciali, di una massa combinata pari a 3.500 kg senza dover superare un'ulteriore esame. Inoltre, se un conducente segue un corso volontario di formazione senza esame, tale limite viene portato a 4.250 kg sia per i veicoli con rimorchio che per gli autocaravan. Viene inoltre aggiunto un limite consentito di carico utile di 1.000 kg per garantire l'osservanza delle norme che vietano l'uso commerciale (**emendamento all'articolo 4, paragrafo 1 alla categoria B**).

Dopo un corso di formazione di almeno 7 ore, verrebbe aggiunto sulla patente di guida un nuovo "codice comunitario 95 bis (nuovo) o 95 ter (nuovo)" (Nuovo punto 95 bis (nuovo) e 95 ter (nuovo), allegato I; le specificazioni per la formazione dei conducenti sono precisate dagli allegati VI bis (nuovo) e ter (nuovo)).

Per la categoria B+E, i veicoli della categoria B potranno trainare rimorchi qualora la massa massima autorizzata del rimorchio non superi i 3.500 kg. (**Emendamento all'articolo 4, paragrafo 1, alla categoria B+E**).

(ii) Limiti di età e accesso progressivo – "Approccio graduale"

Limiti di età per sottocategorie diverse di veicoli e un sistema che premia la pratica e l'esperienza specifica anziché basarsi unicamente sugli esami deve essere considerato un miglioramento in termini di promozione della sicurezza stradale. Si apprezza in particolare l'introduzione delle nuove categorie AM, A1 e A2.

Tuttavia, l'intera questione dei limiti di età rimane un problema delicato. Non è realistico negare l'esistenza di radicate tradizioni nazionali legate a tali questioni. Basandosi semplicemente sulle statistiche, la soluzione migliore sarebbe quella di escludere dalla guida di veicoli a motore tutti i giovani finché non abbiano ampiamente superato i vent'anni. Cosa questa chiaramente ingiusta, oltre che impraticabile. Ciò nonostante, la Commissione deve continuare a monitorare da vicino l'applicazione dei limiti d'età e le relative deroghe negli Stati membri e, ove opportuno, presentare proposte di adeguamento, alla luce delle nuove circostanze.

L'emendamento proposto rappresenta quindi un compromesso. Per quanto riguarda i motocicli, si adotta un approccio "graduale" che, per motivi di sicurezza, incoraggia i giovani a fare un'esperienza sui ciclomotori prima di passare a macchine più potenti. Gli Stati membri potranno aumentare i limiti di età purché vi sia almeno uno scarto di due anni tra l'età minima per la A1 e l'età minima per la A2. Il rilascio di una patente di categoria A dipenderebbe quindi da un'esperienza almeno triennale su una A2 ovvero da uno scarto di almeno sei anni tra l'età minima per la A2 e l'età minima per la A. L'età minima per la patente di categoria A senza esperienza precedente non potrebbe essere superiore a 26 anni. Se l'età minima per la A1 è 16 anni e la A2 18, un motociclista con un'esperienza in A2 potrebbe quindi, ad esempio, ottenere una patente A a pieno titolo all'età di 21 anni. Questo approccio salvaguarda il principio di sussidiarietà, consentendo agli Stati membri la facoltà di decidere limiti secondo le tradizioni nazionali o per rafforzare la sicurezza stradale, ma garantisce nel

contempo che i giovani abbiano interesse ad ottenere un'esperienza pratica se intendono passare rapidamente ai motocicli più potenti.

(Emendamento all'articolo 7, paragrafo 2, comma 2 bis (nuovo)).

(iii) Validità, rinnovo e controlli medici

Vengono proposte all'articolo 8 varie modifiche per rendere le disposizioni più logiche e flessibili. Esse comprendono una disposizione che consente agli Stati membri di limitare le prime patenti di categoria C e D a tre anni (come avviene per le categorie A e B). In secondo luogo, si elimina l'obbligo assoluto di ridurre a cinque anni la validità delle patenti di categoria A e B rilasciate agli ultrasessantacinquenni, così come viene eliminato il limite di un anno per le patenti di categoria C e D per la stessa fascia di età. In terzo luogo, qualsiasi difetto che si registri in un microprocessore contenuto in una patente non dovrebbe incidere sulla validità della patente stessa. ***(Emendamenti all'articolo 8, paragrafo 2).***

Nel contempo, sembrerebbe logico che, ai fini della sicurezza stradale, gli Stati membri possano ridurre il periodo di validità amministrativa delle patenti di guida per gli ultraquarantacinquenni e oltre, onde applicare una maggior frequenza dei controlli medici o altre misure specifiche, come corsi di aggiornamento. Ciò potrebbe essere realizzato solo nel momento del rinnovo amministrativo di una patente. ***(Emendamenti all'articolo 8, paragrafo 3).***

(iv) Esaminatori di guida

A seguito di dettagliate discussioni in materia, si propone un testo migliorato e più appropriato. ***(Emendamento all'articolo 11 e all'allegato IV).***

CONCLUSIONI

Nell'elaborare questa seconda relazione, il relatore ha cercato di tener conto delle opinioni di quanti più colleghi e altre parti interessate possibili. Ciò lo ha condotto a presentare vari emendamenti tecnici volti ad appianare le anomalie dell'attuale proposta e a renderla più coerente e logica. Nel contempo, si è cercato di presentare emendamenti di compromesso su una serie di questioni sensibili, quali il rinnovo della patente e i limiti di età.

Di conseguenza, il relatore è tuttora convinto che la proposta modificata costituisca un atout per gli utenti stradali in termini di sicurezza, equità e libera circolazione e che, per le autorità, essa fornisca una maggiore sicurezza, rafforzando la capacità di effettuare legittimi controlli e di combattere le frodi.

Essa dovrebbe essere sostenuta quindi sia dai cittadini che dagli Stati membri.