



Info

Semaforo verde alla patente di guida europea

Il Parlamento ha adottato la direttiva che istituisce un modello unico europeo di patente di guida che, sostituendo gli oltre 110 modelli esistenti, avrà la forma di una carta di credito e potrà essere dotata di un microchip. Pur lasciando un certo margine di manovra, fissa dei limiti d'età per l'abilitazione alla guida dei diversi veicoli e prevede misure per contrastare il "turismo delle patenti". Si applicherà sei anni dopo l'entrata in vigore, ma talune disposizioni dopo solo due anni.

La proposta di direttiva ha l'obiettivo di aggiornare la normativa vigente, aggiungendovi le disposizioni necessarie per far fronte alle esigenze di una società estremamente mobile nell'Unione europea allargata, accrescendo nel contempo le misure antifrode e migliorando la sicurezza stradale. A seguito dell'adozione in prima lettura sono stati avviati intensi negoziati fra il Parlamento europeo, la Commissione e le Presidenze di turno del Consiglio. Nella sostanza, il Parlamento è stato in grado di far valere il proprio punto di vista. Il Consiglio ha, infatti, accolto (integralmente o in linea di massima) 77 dei 94 emendamenti adottati dal Parlamento in prima lettura, mentre nel caso di altri importanti emendamenti è stato possibile raggiungere un compromesso.

Per tali ragioni il Parlamento ha fatto propria la relazione di Mathieu **GROSCH** (PPE/DE, BE) che raccomandava l'approvazione della posizione comune. Una proposta di respingere l'adozione della posizione comune non è stata accolta dall'Aula con 67 voti favorevoli, 483 contrari e 13 astensioni. La direttiva potrà quindi entrare presto in vigore e gli Stati membri avranno quattro anni per recepirla nel proprio diritto nazionale. Le sue disposizioni si applicheranno dopo sei anni dalla sua entrata in vigore, anche se talune di esse saranno applicabili dopo soli due anni. Tra queste ultime figura l'obbligo imposto agli Stati membri di riconoscere reciprocamente le rispettive patenti di guida.

La direttiva si pone l'obiettivo di sostituire gli oltre 110 modelli di patente in circolazione con un **modello unico in formato carta di credito** al fine di agevolare i controlli. Entro sei anni dall'entrata in vigore della direttiva, il nuovo modello deve essere introdotto sia per le nuove emissioni sia nel caso di sostituzione per furto, smarrimento o simili. Nelle patenti di guida, gli Stati membri potranno inserire un supporto di memorizzazione (microchip). In ogni caso, la direttiva non pregiudica qualsiasi diritto relativo all'abilitazione alla guida acquisito in data antecedente all'applicazione della stessa. Inoltre, gli Stati membri dovranno garantire che entro ventisei anni dalla data di entrata in vigore della direttiva, tutte le patenti in circolazione saranno conformi al modello europeo.

Il provvedimento stabilisce inoltre che, dopo sei anni dalla sua entrata in vigore, le patenti avranno una **validità amministrativa limitata**. Per le patenti a ciclomotori (AM), motocicli con o senza *side car* e i veicoli a tre ruote (A1, A2, A) e per gli autoveicoli che, in linea di massima, non superano i 3.500 chili (B1, B e BE), la validità è fissata a

10 anni, estendibili a 15 se uno Stato membro lo desidera. Limitando il periodo di validità delle patenti, sarà inoltre possibile procedere all'aggiornamento dei dati e della fotografia del titolare, nonché introdurre regolarmente nuovi elementi di sicurezza. Ciò non significa - sottolinea il relatore - che l'Unione europea debba necessariamente prescrivere nuovi esami attitudinali, medici o oculistici. In caso di rinnovo della patente, gli Stati membri saranno liberi di decidere se richiedere o meno tali esami.

La direttiva fissa anche dei **limiti d'età**, differenziati per categoria di autoveicoli, per poter ottenere una patente di guida ma agli Stati membri è comunque lasciato un certo margine di manovra per innalzare o abbassare l'età minima. Per i veicoli a due ruote, sotto l'auspicio del Parlamento, è stato sostanzialmente definito il principio **dell'accesso graduale** che, pur attribuendo agli Stati membri una certa flessibilità per quanto riguarda l'età minima, prevede che per essere autorizzato a guidare motoveicoli di cilindrata superiore, il motociclista deve avere precedentemente acquisito esperienza su veicoli a due ruote di cilindrata inferiore. A tale riguardo, è fondamentale che vengano istituite categorie A1 e A2 attraenti e armonizzate a livello europeo, e che negli Stati membri, nella fase di passaggio alla categoria superiore, sia possibile introdurre corsi di formazione in alternativa alle prove d'esame. Inoltre, è innalzato a 24 anni il limite di età qualora si intenda accedere direttamente alla guida di veicoli di cilindrata superiore (in assenza di esperienza preliminare). Per i ciclomotori viene poi introdotta una nuova categoria europea AM, per la quale è richiesto il superamento di una prova teorica. L'obiettivo è quello di aumentare la sicurezza stradale proprio per quei motociclisti più giovani che sono maggiormente esposti ai pericoli.

La direttiva contiene delle disposizioni volte a contrastare il cosiddetto **"turismo delle patenti di guida"**, ossia il comportamento di un cittadino che, obbligato a restituire la patente nel proprio paese a causa di una violazione grave, riesce a conseguire una nuova in un altro Stato membro, che il proprio paese d'origine è costretto a riconoscere. Accogliendo la proposta del Parlamento, la direttiva impone a uno Stato membro di rifiutare il rilascio della patente di guida a un richiedente la cui patente sia limitata, sospesa o ritirata in un altro Stato membro. Gli Stati membri, inoltre, dovranno assistersi reciprocamente nell'attuazione della direttiva e in caso di rilascio, sostituzione, rinnovo o cambio di una patente di guida, sono tenuti a verificare con gli altri Stati membri se vi siano ragionevoli motivi di supporre che il richiedente sia già titolare di un'altra patente di guida. Per agevolare tale cooperazione, tramite lo scambio di dati, è istituita una **rete UE delle patenti di guida**.

Mentre per le patenti di guida è previsto il riconoscimento reciproco, attualmente non esiste alcuna normativa armonizzata riguardo agli **esaminatori di guida**. La direttiva disciplina quindi in modo dettagliato i requisiti richiesti agli esaminatori di guida, definendo in tal modo i principi fondamentali, quali la formazione iniziale e i requisiti necessari in termini di garanzia di qualità e formazione continua.

Riguardo ai **rimorchi**, la proposta della Commissione era molto restrittiva: per tutti i rimorchi di peso superiore a 750 kg era richiesta la patente di tipo B+E (e relative prove d'esame). Il Parlamento è riuscito a far accettare la norma in base alla quale il possessore di una patente di tipo B è autorizzato a guidare una combinazione contenente un rimorchio con massa massima autorizzata superiore a 750 kg, purché la massa massima autorizzata di tale combinazione non superi i 4250 kg. Qualora la combinazione superi i 3500 kg, gli Stati membri potranno richiedere il completamento di un corso di formazione e/o una prova d'esame. Nel caso degli **autocaravan**, il Consiglio non ha accettato di introdurre un sistema simile e quindi il limite di peso per la categoria B rimane fissato a 3500 kg.

Contattare :

Federico ROSSETTO

E-mail: stampa-IT@europarl.europa.eu

BXL: (32-2) 28 40955

STR: (33-3) 881 74133