



Documento di seduta

A9-0445/2023

11.1.2024

*****I**

RELAZIONE

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Commissione per i trasporti e il turismo

Relatrice: Karima Delli

Significato dei simboli utilizzati

- * Procedura di consultazione
- *** Procedura di approvazione
- ***I Procedura legislativa ordinaria (prima lettura)
- ***II Procedura legislativa ordinaria (seconda lettura)
- ***III Procedura legislativa ordinaria (terza lettura)

(La procedura indicata dipende dalla base giuridica proposta nel progetto di atto.)

Emendamenti a un progetto di atto

Emendamenti del Parlamento presentati su due colonne

Le soppressioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nella colonna di sinistra. Le sostituzioni sono evidenziate in *corsivo grassetto* nelle due colonne. Il testo nuovo è evidenziato in *corsivo grassetto* nella colonna di destra.

La prima e la seconda riga del blocco d'informazione di ogni emendamento identificano la parte di testo interessata del progetto di atto in esame. Se un emendamento verte su un atto esistente che il progetto di atto intende modificare, il blocco d'informazione comprende anche una terza e una quarta riga che identificano rispettivamente l'atto esistente e la disposizione interessata di quest'ultimo.

Emendamenti del Parlamento presentati in forma di testo consolidato

Le parti di testo nuove sono evidenziate in *corsivo grassetto*. Le parti di testo soppresse sono indicate con il simbolo ■ o sono barrate. Le sostituzioni sono segnalate evidenziando in *corsivo grassetto* il testo nuovo ed eliminando o barrando il testo sostituito.

A titolo di eccezione, le modifiche di carattere strettamente tecnico apportate dai servizi in vista dell'elaborazione del testo finale non sono evidenziate.

INDICE

| | Pagina |
|--|---------------|
| PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO | 5 |
| MOTIVAZIONE..... | 107 |
| ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE A CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI | 110 |
| PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO | 111 |
| VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO..... | 112 |

PROGETTO DI RISOLUZIONE LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sulla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Procedura legislativa ordinaria: prima lettura)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2023)0127),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0035/2023),
 - visto il parere della commissione giuridica sulla base giuridica proposta,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 14 giugno 2023¹;
 - previa consultazione del Comitato europeo delle regioni,
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto l'articolo 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione per i trasporti e il turismo (A9-0445/2023),
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. chiede alla Commissione di presentargli nuovamente la proposta qualora la sostituisca, la modifichi sostanzialmente o intenda modificarla sostanzialmente;
 3. incarica il suo Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹Non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale.

Emendamento 1

Proposta di direttiva Considerando -1 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(-1) L'Unione si impegna per il conseguimento del suo obiettivo "zero vittime" in favore dell'azzeramento del numero di vittime della strada entro il 2050, secondo quanto ribadito dalla strategia per una mobilità sostenibile e intelligente del 2020. Nel 2017 il Consiglio "Trasporti" riunitosi a titolo informale a La Valletta ha convenuto che il numero costantemente elevato di vittime e feriti gravi sulle strade costituiscono un problema sociale di primaria importanza e ha rilasciato una dichiarazione che invita tra l'altro la Commissione a rafforzare il quadro giuridico e strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale per il decennio successivo al 2020 per garantire minori vittime e rafforzare la protezione degli utenti della strada, in particolare quelli vulnerabili, che il più delle volte costituiscono le vittime.

Emendamento 2

Proposta di direttiva Considerando -1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(-1 bis) Gli sforzi finora compiuti dalle autorità pubbliche hanno portato a una riduzione delle vittime della strada da 51 400 nel 2001 a 19 800 nel 2021. Tale dato è risultato al di sotto dell'obiettivo dell'Unione di riduzione del 75 % del numero di vittime della strada tra il 2001 e il 2020. Inoltre, i progressi compiuti in

favore del dimezzamento del numero di vittime della strada durante il primo decennio hanno successivamente perso dinamicità.

Emendamento 3

Proposta di direttiva Considerando 2

Testo della Commissione

(2) Il quadro attuale dovrebbe essere aggiornato per essere adeguato alla nuova era, sostenibile, inclusivo, intelligente e resiliente. Dovrebbe tenere conto della necessità di ridurre le emissioni prodotte dai trasporti, della digitalizzazione, delle tendenze demografiche e degli sviluppi tecnologici per rafforzare la competitività dell'economia europea. È importante semplificare e digitalizzare le procedure amministrative, al fine di eliminare gli ostacoli rimanenti, quali gli oneri amministrativi, alla libera circolazione dei conducenti che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Un quadro armonizzato delle patenti di guida standard dell'Unione dovrebbe comprendere le patenti di guida sia fisiche che mobili e prevederne il riconoscimento reciproco, qualora siano state debitamente rilasciate in conformità della presente direttiva.

Emendamento

(2) Il quadro attuale dovrebbe essere aggiornato per essere adeguato alla nuova era, sostenibile, inclusivo, intelligente e resiliente. Dovrebbe tenere conto della necessità di ridurre le emissioni prodotte dai trasporti *oltre che il consumo di energia del settore, anche attraverso una maggiore diffusione di veicoli alimentati con combustibili alternativi*, della digitalizzazione, delle tendenze demografiche e degli sviluppi tecnologici per rafforzare la competitività dell'economia europea. È importante semplificare e digitalizzare le procedure amministrative, al fine di eliminare gli ostacoli rimanenti, quali gli oneri amministrativi, alla libera circolazione dei conducenti che trasferiscono la propria residenza in uno Stato membro diverso da quello che ha rilasciato la patente di guida. Un quadro armonizzato delle patenti di guida standard dell'Unione dovrebbe comprendere *tutte le categorie di* patenti di guida sia fisiche che mobili di tutte le categorie e prevederne il riconoscimento reciproco, qualora siano state debitamente rilasciate in conformità della presente direttiva.

Emendamento 4

Proposta di direttiva Considerando 3 bis (nuovo)

(3 bis) Al fine di armonizzare ulteriormente e completare il "modello comunitario", il riconoscimento reciproco delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri dovrebbe essere esteso alle patenti dei veicoli a motore agricolo o forestale a ruote o cingoli, aventi almeno due assi di cui all'articolo 3, punto 8), del regolamento (UE) n. 167/2013.

Emendamento 5

Proposta di direttiva Considerando 4

Testo della Commissione

(4) È opportuno garantire che il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³.

⁵³ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

Emendamento

(4) È opportuno garantire che il trattamento dei dati personali ai fini dell'attuazione della presente direttiva sia conforme al quadro dell'Unione in materia di protezione dei dati, in particolare al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵³ **e alla direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio^{53 bis}**

⁵³ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1).

^{53 bis} **Direttiva 2002/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 luglio 2002, relativa al trattamento dei dati personali e alla tutela della vita privata nel settore delle comunicazioni elettroniche (GU L 201 del 31.7.2002, pag. 37)**

Emendamento 6

Proposta di direttiva Considerando 5

Testo della Commissione

(5) La presente direttiva stabilisce una base giuridica per la conservazione di una serie obbligatoria di dati personali nelle patenti di guida fisiche e nei relativi microchip o codici QR e nelle patenti di guida mobili, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'Unione e in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), e, se del caso, dell'articolo 9, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) 2016/679. Tali dati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per dimostrare il diritto di guidare di una persona, identificarla e verificarne i diritti di guida e l'identità. La presente direttiva prevede inoltre misure di salvaguardia supplementari per garantire la protezione dei dati personali comunicati durante il processo di verifica.

Emendamento

(5) La presente direttiva stabilisce una base giuridica per la conservazione di una serie obbligatoria di dati personali nelle patenti di guida fisiche e nei relativi microchip o codici QR e nelle patenti di guida mobili, ***per finalità di dimostrazione e verifica del diritto della persona di guidare come pure della sua identità***, al fine di garantire un livello elevato di sicurezza stradale in tutta l'Unione e in conformità dell'articolo 6, paragrafo 1, lettera e), e, se del caso, dell'articolo 9, paragrafo 2, lettera g), del regolamento (UE) 2016/679. Tali dati dovrebbero essere limitati a quanto necessario per dimostrare il diritto di guidare di una persona, identificarla e verificarne i diritti di guida e l'identità. La presente direttiva prevede inoltre misure di salvaguardia supplementari per garantire la protezione dei dati personali comunicati durante il processo di verifica.

Emendamento 7

Proposta di direttiva Considerando 6

Testo della Commissione

(6) Per assicurare la chiarezza giuridica e una transizione senza soluzione di continuità dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida⁵⁴ alla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero poter conservare dati personali supplementari su un microchip, se ciò è previsto dalla legislazione nazionale conforme al regolamento (UE) 2016/679. La presente direttiva non funge tuttavia da

Emendamento

(6) Per assicurare la chiarezza giuridica e una transizione senza soluzione di continuità dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida alla presente direttiva, gli Stati membri dovrebbero poter conservare dati personali supplementari su un microchip, se ciò è previsto dalla legislazione nazionale conforme al regolamento (UE) 2016/679. ***In ogni caso, qualsiasi dato memorizzato***

base giuridica per l'inclusione di tali dati supplementari.

su tale microchip dovrebbe essere conservato solo fino al termine del periodo di validità della patente di guida.
La presente direttiva non funge tuttavia da base giuridica per l'inclusione di tali dati supplementari.

⁵⁴ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

⁵⁴ Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

Emendamento 8

Proposta di direttiva Considerando 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(8 bis) La patente di guida mobile dovrebbe garantire il massimo livello di sicurezza per i dati personali utilizzati per l'identificazione e l'autenticazione, indipendentemente dal fatto che tali dati siano conservati localmente, in registri decentrati o attraverso soluzioni basate sul cloud, e tenendo conto dei diversi livelli di rischio. Nonostante la necessità di una forte autenticazione dell'utente, l'utilizzo dei dati biometrici per l'identificazione e l'autenticazione dei dati personali non dovrebbe essere un prerequisito per l'uso delle patenti di guida mobili. I dati biometrici utilizzati ai fini dell'autenticazione di una persona fisica a norma del regolamento (UE) 2016/679 non dovrebbero essere conservati mediante soluzioni basate sul cloud senza il consenso esplicito dell'utente. L'utilizzo dei dati biometrici dovrebbe essere limitato agli scenari specifici di cui all'articolo 9 del presente regolamento e richiede misure organizzative e di sicurezza commisurate al rischio che il trattamento di tali dati può comportare per i diritti e le libertà delle persone fisiche, e conformi al

Emendamento 9

Proposta di direttiva Considerando 10

Testo della Commissione

(10) La trasformazione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel caso dei trasporti su strada, contribuirà a eliminare i restanti ostacoli amministrativi, come quelli relativi alla durata della procedura di rilascio delle patenti di guida fisiche o alla libera circolazione delle persone. È pertanto opportuno stabilire uno standard dell'Unione distinto per le patenti di guida mobili rilasciate all'interno dell'Unione. Al fine di agevolare la trasformazione digitale, le patenti di guida mobili dovrebbero essere rilasciate **automaticamente** a decorrere dal [data-di-adozione+4 anni], fatto salvo il diritto del richiedente di **acquisire** una patente fisica o **entrambe contemporaneamente**.

Emendamento

(10) La trasformazione digitale è una delle priorità dell'Unione. Nel caso dei trasporti su strada, contribuirà a eliminare i restanti ostacoli amministrativi, come quelli relativi alla durata della procedura di rilascio delle patenti di guida fisiche o alla libera circolazione delle persone. È pertanto opportuno stabilire uno standard dell'Unione distinto per le patenti di guida mobili rilasciate all'interno dell'Unione. Al fine di agevolare la trasformazione digitale, le patenti di guida mobili dovrebbero essere rilasciate **in aggiunta alla patente di guida fisica** a decorrere dal ... [data-di-adozione+4 anni], fatto salvo il diritto del richiedente di **rinunciare a** una patente fisica o **digitale**. **Il richiedente dovrebbe avere il diritto di acquisire in qualsiasi momento il formato fisico di patente di guida cui ha inizialmente rinunciato. L'approccio discrezionale dovrebbe rimanere la regola, pur garantendo ai richiedenti un accesso paritario al formato fisico e mobile da un punto di vista economico e operativo. La scelta di una patente di guida fisica non dovrebbe pertanto essere scoraggiata in alcun modo, e in particolare, i richiedenti dovrebbero poter continuare ad accedere alla patente di guida fisica qualora non possano o non vogliano acquisire quella mobile. Gli Stati membri dovrebbero garantire che la patente di guida fisica sia rilasciata o nuovamente rilasciata senza indebito ritardo ed entro due settimane dalla data in cui è stata richiesta.**

Emendamento 10

Proposta di direttiva Considerando 11

Testo della Commissione

(11) La patente di guida mobile dovrebbe contenere non solo le informazioni riportate sulla patente di guida fisica, ma anche informazioni che consentano di verificare l'autenticità dei dati e un puntatore monouso. Tuttavia è opportuno garantire che anche in tali casi la quantità di dati personali messi a disposizione sia limitata a quanto sarebbe riportato sulla patente di guida fisica e a quanto strettamente necessario per la verifica dell'autenticità di tali dati. Tali dati supplementari dovrebbero essere diversi qualora una persona sia titolare di più patenti di guida mobili, il che è possibile a condizione che esse siano rilasciate dallo stesso Stato membro.

Emendamento

(11) La patente di guida mobile dovrebbe contenere non solo le informazioni riportate sulla patente di guida fisica, ma anche informazioni che consentano di verificare l'autenticità dei dati e un puntatore monouso. Tuttavia è opportuno garantire che anche in tali casi la quantità di dati personali messi a disposizione sia limitata a quanto sarebbe riportato sulla patente di guida fisica e a quanto strettamente necessario per la verifica dell'autenticità di tali dati, ***in particolare la firma elettronica dell'autorità emittente***. Tali dati supplementari dovrebbero essere diversi qualora una persona sia titolare di più patenti di guida mobili, il che è possibile a condizione che esse siano rilasciate dallo stesso Stato membro.

Emendamento 11

Proposta di direttiva Considerando 12

Testo della Commissione

(12) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente definisce una visione che consente all'UE di migliorare in modo significativo la sostenibilità della mobilità e dei trasporti. Le emissioni prodotte dal settore dei trasporti su strada comprendono le emissioni di gas a effetto serra, gli inquinanti atmosferici, il rumore e le microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici e delle strade. Lo stile di guida influenza queste emissioni, con possibili ripercussioni negative sull'ambiente e sulla salute umana. Pertanto la formazione alla guida ***dovrebbe*** consentire ai conducenti di

Emendamento

(12) La strategia per una mobilità sostenibile e intelligente definisce una visione che consente all'UE di migliorare in modo significativo la sostenibilità della mobilità e dei trasporti. Le emissioni prodotte dal settore dei trasporti su strada comprendono le emissioni di gas a effetto serra, gli inquinanti atmosferici, il rumore e le microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici e delle strade. ***Una maggiore presenza di veicoli alimentati con combustibili alternativi è fondamentale per la transizione verde. La possibilità di disporre di nuovi modelli di peso***

ridurre il loro impatto sulle emissioni e prepararli a guidare veicoli a emissioni zero.

superiore nelle categorie di patente di guida B, C o D, dovrebbe essere presa in considerazione dalla presente direttiva. Lo stile di guida influenza queste emissioni, con possibili ripercussioni negative sull'ambiente e sulla salute umana. Pertanto la formazione alla guida e gli esami di guida dovrebbero consentire ai conducenti di ridurre il loro impatto sulle emissioni, anche attraverso l'ecoguida, e prepararli a guidare veicoli a emissioni zero o a basse emissioni.

Emendamento 12

Proposta di direttiva Considerando 13 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(13 bis) Le differenze a livello nazionale o regionale relative alla categorizzazione delle ambulanze e alle categorie di patenti necessarie per guidare tali veicoli comportano il rischio di interrompere la circolazione transfrontaliera o la circolazione all'interno dello stesso Stato membro. Le ambulanze dovrebbero pertanto essere soggette a un trattamento speciale a norma della presente direttiva. Dovrebbe pertanto essere consentito guidare ambulanze con patente di guida di categoria B in tutta l'Unione, a condizione che la massa autorizzata dell'ambulanza non superi i 4 250 kg, due anni dopo il primo rilascio della patente di guida di categoria B.

Emendamento 13

Proposta di direttiva Considerando 14 bis (nuovo)

(14 bis) I mezzi di trasporto individuali svolgono un ruolo fondamentale nel soddisfare le esigenze di mobilità di milioni di cittadini europei, in particolare per quelli che vivono in zone rurali e le persone a mobilità ridotta. Tuttavia, in taluni casi l'accessibilità economica della patente di guida rappresenta un ostacolo. Gli Stati membri dovrebbero esaminare la possibilità di sviluppare infrastrutture adeguate nelle zone urbane, periurbane e rurali necessarie per ridurre gli incidenti stradali e la congestione del traffico, nonché politiche mirate e regimi di sostegno per le persone a rischio di povertà dei trasporti.

Emendamento 14

Proposta di direttiva Considerando 15

Testo della Commissione

(15) Conformemente alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, del 13 dicembre 2006, di cui l'UE è parte dal 21 gennaio 2011, è opportuno adottare disposizioni specifiche per facilitare la guida dei veicoli da parte delle persone con disabilità. Pertanto, previo accordo della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a escludere dall'applicazione dell'articolo 6 determinati tipi specifici di veicoli a motore.

Emendamento

(15) Conformemente alla Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, del 13 dicembre 2006, di cui l'UE è parte dal 21 gennaio 2011, è opportuno adottare disposizioni specifiche per facilitare la guida dei veicoli da parte delle persone con disabilità. **Inoltre, le persone a mobilità ridotta, a prescindere dalla loro capacità di guidare un veicolo, devono godere dei loro diritti alla mobilità al fine di evitare una forma di povertà dei trasporti. Far valere tali diritti in materia di mobilità potrebbe comportare l'utilizzo di veicoli collettivi o personali adattati, dotati di attrezzature o caratteristiche particolari e infrastrutture adeguate, anche nelle zone rurali.** Pertanto, previo accordo della Commissione, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a escludere dall'applicazione dell'articolo 6

determinati tipi specifici di veicoli a motore.

Emendamento 15

Proposta di direttiva Considerando 16

Testo della Commissione

(16) L'età minima dei richiedenti per le diverse categorie di patenti di guida dovrebbe essere fissata a livello di Unione. Ciò nondimeno gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a innalzare il limite di età per la guida di talune categorie di veicoli al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza stradale. ***In circostanze eccezionali*** gli Stati membri dovrebbero ***poter*** abbassare il limite di età al fine di tener conto di situazioni nazionali, in particolare per consentire la guida dei veicoli dei vigili del fuoco e connessi al mantenimento dell'ordine pubblico o nell'ambito di progetti pilota relativi alle nuove tecnologie per i veicoli.

Emendamento

(16) L'età minima dei richiedenti per le diverse categorie di patenti di guida dovrebbe essere fissata a livello di Unione. Ciò nondimeno gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a innalzare il limite di età per la guida di talune categorie di veicoli al fine di promuovere ulteriormente la sicurezza stradale. Gli Stati membri dovrebbero ***essere autorizzati in via eccezionale ad*** abbassare il limite di età al fine di tener conto di situazioni nazionali, in particolare per consentire la guida dei veicoli dei vigili del fuoco, ***dei mezzi per la protezione civile*** e connessi al mantenimento dell'ordine pubblico o nell'ambito di progetti pilota relativi alle nuove tecnologie per i veicoli.

Emendamento 16

Proposta di direttiva Considerando 16 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 bis) La mobilità attiva, che comprende gli spostamenti a piedi e l'uso di biciclette o bici elettriche e altri mezzi di trasporto leggeri come gli scooter elettrici, sta diventando sempre più popolare in vista della transizione verde. I relativi utenti accedono sempre più spesso alle strade europee e le condividono con altri mezzi di trasporto individuali. Gli utenti più giovani, che in particolare utilizzano sempre più frequentemente gli

scooter elettrici, spesso li utilizzano senza una conoscenza adeguata delle norme vigenti, poiché non hanno ancora acquisito una patente di guida per alcuna categoria. Ciò comporta un numero crescente di incidenti che vedono coinvolti gli scooter elettrici, con vittime sia tra i pedoni che tra gli utenti di scooter elettrici. Considerate le sfide complessive in materia di sicurezza stradale, gli Stati membri dovrebbero introdurre nei programmi scolastici norme di circolazione adeguate all'età e una formazione sulla consapevolezza dei rischi, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Ciò dovrebbe garantire una conoscenza approfondita e completa delle misure di sicurezza, come l'uso delle cinture di sicurezza e del casco, e in particolare la partecipazione al traffico degli utenti stradali vulnerabili, come pedoni, ciclisti o utenti di scooter elettrici, e l'interazione sicura con i veicoli a motore. Gli Stati membri dovrebbero poter introdurre ulteriori misure e regimi per gli utenti dei veicoli di mobilità personale al fine di ridurre gli incidenti stradali e migliorare le norme di sicurezza stradale e la consapevolezza dei rischi.

Emendamento 17

Proposta di direttiva Considerando 16 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 ter) *Combinare un'età minima adeguata per le patenti di ciascuna categoria, che agevoli l'indipendenza dei giovani conducenti e il loro accesso tempestivo alla guida professionale, e condizioni più rigorose per i conducenti inesperti, tra l'altro per quanto riguarda i limiti di alcol, può migliorare la sicurezza stradale.*

Emendamento 18

Proposta di direttiva Considerando 16 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 quater) *La valutazione dell'idoneità del conducente alla guida sicura dovrebbe essere effettuata sulla base di criteri precisi, tenendo conto in particolare delle condizioni mediche del conducente. Le decisioni in merito alla limitazione, alla sospensione, alla revoca o all'annullamento delle patenti di guida dovrebbero essere adottate su base individuale e fondarsi sui risultati oggettivi degli esami e delle prove. Qualsiasi forma di discriminazione nei confronti dei conducenti in possesso di una patente unicamente in base all'età dovrebbe essere inaccettabile.*

Emendamento 19

Proposta di direttiva Considerando 16 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(16 quinquies) *Il diritto alla patente di guida costituisce una garanzia della libera circolazione e della partecipazione alla vita economica e sociale, in particolare nelle zone rurali e meno urbanizzate che dispongono di una rete di trasporti pubblici limitata. In particolare per gli anziani, le persone sole, le persone a mobilità ridotta o le persone con disabilità, il trasporto individuale è un elemento importante per sostenere il loro funzionamento indipendente e autonomo. Le limitazioni al diritto di essere titolare di una patente di guida dovrebbero basarsi su criteri oggettivi determinati su base individuale e non dovrebbero comportare il rischio di discriminazione.*

Emendamento 20

Proposta di direttiva Considerando 17

Testo della Commissione

(17) È opportuno istituire un sistema di graduazione, che definisca l'ottenimento di una patente di guida di categoria B come condizione preliminare per l'idoneità di un richiedente a essere titolare di determinate altre categorie, e di equivalenze tra categorie. Tale sistema dovrebbe essere **parzialmente** vincolante per tutti gli Stati membri, ma dovrebbe anche dare agli Stati membri la possibilità di applicarlo tra loro nei rispettivi territori. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a stabilire determinate equivalenze limitate solo al proprio territorio.

Emendamento

(17) È opportuno istituire un sistema di graduazione, che definisca l'ottenimento di una patente di guida di categoria B come condizione preliminare per l'idoneità di un richiedente a essere titolare di determinate altre categorie, e di equivalenze tra categorie, **ivi compreso un periodo minimo di esperienza prima dell'idoneità, se del caso**. Tale sistema dovrebbe essere vincolante per tutti gli Stati membri, ma dovrebbe anche dare agli Stati membri la possibilità di applicarlo tra loro nei rispettivi territori. Gli Stati membri dovrebbero inoltre essere autorizzati a stabilire determinate equivalenze limitate solo al proprio territorio.

Emendamento 21

Proposta di direttiva Considerando 19

Testo della Commissione

(19) La prova del rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di un autoveicolo per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di persone o merci dovrebbe essere fornita all'atto del rilascio della patente e, in seguito, periodicamente. Tale controllo regolare in conformità delle norme nazionali sul rispetto delle norme minime contribuirebbe alla realizzazione della libera circolazione delle persone, eviterebbe distorsioni della concorrenza e terrebbe maggiormente conto della responsabilità specifica dei conducenti di tali veicoli. Gli Stati membri dovrebbero

Emendamento

(19) La prova del rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di un autoveicolo per i conducenti di veicoli destinati al trasporto di persone o merci dovrebbe essere fornita all'atto del rilascio della patente e, in seguito, periodicamente. Tale controllo regolare in conformità delle norme nazionali sul rispetto delle norme minime contribuirebbe alla realizzazione della libera circolazione delle persone, eviterebbe distorsioni della concorrenza e terrebbe maggiormente conto della responsabilità specifica dei conducenti di tali veicoli. Gli Stati membri dovrebbero

essere autorizzati a imporre esami medici al fine di garantire il rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di altri veicoli a motore. Per motivi di trasparenza tali esami dovrebbero coincidere con il rinnovo delle patenti di guida.

imporre esami medici al fine di garantire il rispetto delle norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale per la guida di altri veicoli a motore. Per motivi di trasparenza tali esami dovrebbero coincidere con il rinnovo delle patenti di guida.

Emendamento 22

Proposta di direttiva Considerando 19 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 bis) Le recenti nuove tecnologie mediche hanno contribuito a migliorare la sicurezza stradale. Sono state introdotte sul mercato e attuate tra i pazienti tecnologie che riducono al minimo o eliminano il rischio connesso alla guida in presenza di specifiche condizioni mediche. Le tecnologie di monitoraggio, quali i sistemi di monitoraggio continuo del glucosio per le persone affette da diabete mellito, consentono alle persone di controllare in maniera efficace e continua le loro condizioni mediche, eliminando pertanto il rischio di guida legato alla loro malattia. Inoltre, sono attualmente in fase di sviluppo e miglioramento a un ritmo sostenuto tecnologie come i sistemi di monitoraggio continuo del glucosio, che garantiscono il costante miglioramento del controllo delle condizioni mediche e aumentano la sicurezza stradale.

Emendamento 23

Proposta di direttiva Considerando 19 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(19 ter) Nella risoluzione del 23 novembre 2022 sulla prevenzione, la

gestione e una migliore cura del diabete nell'UE in occasione della Giornata mondiale sul diabete^{1 bis}, il Parlamento europeo ha invitato la Commissione a rivedere il quadro giuridico pertinente in materia di salute e sicurezza sul lavoro e la legislazione in materia di sicurezza stradale al fine di evitare ulteriori discriminazioni nei confronti delle persone affette da diabete.

^{1 bis} *GU C 167 del 11.5.2023, pag. 36.*

Emendamento 24

Proposta di direttiva Considerando 20 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(20 bis) I corsi di aggiornamento per conducenti esperti possono migliorare la sicurezza stradale sensibilizzando e imponendo ai conducenti di acquisire ulteriore esperienza nelle nuove soluzioni tecnologiche, come i sistemi avanzati di assistenza alla guida e la guida semiautomatizzata e automatizzata. A tal fine, l'uso di simulatori potrebbe essere fondamentale per aggiornare le capacità dei conducenti esperti. Inoltre, i simulatori di guida potrebbero anche ricreare condizioni sfavorevoli e scenari di emergenza, migliorando di conseguenza la capacità del conducente di rispondere e prendere decisioni in situazioni critiche.

Emendamento 25

Proposta di direttiva Considerando 20 ter (nuovo)

(20 ter) *La formazione lungo tutto l'arco della vita è essenziale per mantenere aggiornate le conoscenze dei conducenti esperti, in particolare per relazione all'ecoguida, la massa crescente dei veicoli, il continuo sviluppo tecnologico dei sistemi di assistenza alla guida e di altri dispositivi automatizzati, nonché i modi alternativi di propulsione dei veicoli. Gli Stati membri dovrebbero pertanto essere incoraggiati a sviluppare moduli di formazione per i conducenti esperti.*

Emendamento 26

Proposta di direttiva Considerando 25

(25) Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare una decisione che individui i paesi terzi che garantiscono un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione e dia ai titolari di patenti rilasciate da tali paesi la possibilità di convertire la loro patente di guida a condizioni analoghe a quelle applicabili alle patenti rilasciate da uno Stato membro. Tali condizioni dovrebbero essere specificate e ben definite per tutte le pertinenti categorie di patente di guida.

(25) Alla Commissione dovrebbe essere conferito il potere di adottare una decisione che individui i paesi terzi che garantiscono un livello di sicurezza stradale comparabile a quello dell'Unione e dia ai titolari di patenti rilasciate da tali paesi la possibilità di convertire la loro patente di guida a condizioni analoghe a quelle applicabili alle patenti rilasciate da uno Stato membro. ***A tale riguardo, la Commissione dovrebbe essere autorizzata a valutare se un paese terzo dispone di procedure di esame, norme di certificazione e iniziative di formazione dei conducenti professionisti, che sono pienamente o parzialmente comparabili a quelle a livello dell'Unione, al fine di rilasciare, in ultima analisi, un certificato comparabile al certificato di abilitazione professionale (CAP). Ciò potrebbe consentire ai titolari di tali certificati di paesi terzi di convertirli in un CAP europeo, posto che intraprendano una formazione supplementare relativa alle competenze. Tale certificato potrebbe***

costituire, oltre alla patente di guida, il secondo requisito obbligatorio che consente ai conducenti professionisti di effettuare operazioni di trasporto per un'impresa di trasporto con sede nell'Unione. Tali condizioni dovrebbero essere specificate e ben definite per tutte le pertinenti categorie di patente di guida.

Emendamento 27

Proposta di direttiva Considerando 28

Testo della Commissione

(28) È opportuno introdurre a livello di Unione un sistema di guida accompagnata per **determinate categorie di** patenti di guida, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Le norme di tale sistema dovrebbero prevedere la possibilità per i richiedenti di acquisire la patente di guida nelle categorie pertinenti prima del raggiungimento del limite minimo di età richiesto. Tuttavia l'uso di tali patenti di guida dovrebbe essere subordinato all'obbligo di essere accompagnati da un conducente esperto. In tali situazioni gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per motivi di sicurezza stradale, a definire condizioni e norme più rigorose nel loro territorio per quanto riguarda le patenti di guida da essi rilasciate.

Emendamento

(28) È opportuno introdurre a livello di Unione un sistema di guida accompagnata per **le** patenti di guida **di categoria B, C e CI**, al fine di migliorare la sicurezza stradale. Le norme di tale sistema dovrebbero prevedere la possibilità per i richiedenti di acquisire la patente di guida nelle categorie pertinenti prima del raggiungimento del limite minimo di età richiesto. Tuttavia l'uso di tali patenti di guida dovrebbe essere subordinato all'obbligo di essere accompagnati da un conducente esperto. In tali situazioni gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati, per motivi di sicurezza stradale, a definire condizioni e norme più rigorose nel loro territorio per quanto riguarda le patenti di guida da essi rilasciate.

Emendamento 28

Proposta di direttiva Considerando 29

Testo della Commissione

(29) Il sistema di guida accompagnata, fatto salvo il suo obiettivo generale di migliorare la sicurezza stradale, dovrebbe rendere la professione di conducente di

Emendamento

(29) Il sistema di guida accompagnata, fatto salvo il suo obiettivo generale di migliorare la sicurezza stradale, dovrebbe rendere la professione di conducente di

autocarri più accessibile e attraente per le giovani generazioni, al fine di ampliare le loro possibilità professionali e contribuire ad affrontare la carenza di conducenti nell'Unione. Dovrebbe pertanto riguardare le patenti di guida di categoria C e, in quanto condizione preliminare, le patenti di categoria B.

autocarri più accessibile e attraente per le giovani generazioni, al fine di ampliare le loro possibilità professionali e contribuire ad affrontare la carenza di conducenti nell'Unione. Dovrebbe pertanto riguardare le patenti di guida di categoria C e *CI* e, in quanto condizione preliminare, le patenti di categoria B.

Emendamento 29

Proposta di direttiva Considerando 29 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(29 bis) *Il partenariato tra le scuole professionali e le imprese di trasporto e logistica dovrebbe essere incentivato, anche attraverso un sostegno specifico al bilancio dell'Unione e l'utilizzo delle entrate stanziato a norma della direttiva 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}, al fine di affrontare la carenza di conducenti professionisti nell'Unione. Tale partenariato dovrebbe offrire ai futuri conducenti professionisti l'opportunità di familiarizzare maggiormente con i vantaggi e le sfide della professione, di migliorare le proprie capacità operative e organizzative e di acquisire esperienza, utilizzando nel contempo tecnologie e tecniche avanzate. La forma di suddetto sostegno potrebbe includere, tra l'altro, il cofinanziamento dell'UE per l'ottenimento di determinate qualifiche come il CAP o un'apposita formazione per i futuri conducenti.*

^{1 bis} **GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9. ELI:**
<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>

Emendamento 30

Proposta di direttiva
Considerando 30

Testo della Commissione

(30) È opportuno garantire che i conducenti che hanno da poco ottenuto la patente di guida di una determinata categoria non mettano a repentaglio la sicurezza stradale a causa della loro inesperienza. Per tali conducenti inesperti dovrebbe essere stabilito un periodo di prova di due anni, durante **il quale** dovrebbero essere soggetti a norme e sanzioni più rigorose a livello di Unione in caso di infrazioni legate alla guida in stato di ebbrezza. Le sanzioni applicabili a tali comportamenti dovrebbero essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e la loro severità dovrebbe tenere conto il più possibile degli obiettivi a medio e lungo termine dell'Unione di dimezzare e pressoché eliminare i decessi e i feriti gravi. Per quanto riguarda eventuali altre limitazioni per i conducenti inesperti, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad attuare liberamente norme aggiuntive nel loro territorio.

Emendamento

(30) È opportuno garantire che i conducenti che hanno da poco ottenuto la patente di guida di una determinata categoria non mettano a repentaglio la sicurezza stradale a causa della loro inesperienza. Per tali conducenti inesperti dovrebbe essere stabilito un periodo di prova di **almeno** due anni. ***Nel caso in cui un conducente inesperto già possieda una patente di guida in corso di validità di un'altra categoria, il periodo di prova dovrebbe comprendere solo quanto rimane del periodo di prova della patente di guida esistente, ma non dovrebbe essere inferiore a 6 mesi.*** Durante ***tale periodo, i conducenti*** dovrebbero essere soggetti a norme e sanzioni più rigorose a livello di Unione in caso di infrazioni ***per esempio*** legate alla guida in stato di ebbrezza ***o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti, eccesso di velocità, utilizzo di veicoli non autorizzati, mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza o guida senza patente valida.*** ***Le autorità preposte all'applicazione della legge potrebbero dover stabilire una soglia tecnica di tolleranza zero per le loro misurazioni effettive, che non dovrebbe essere superiore a 0,2 g/mL, al fine di tenere conto dell'esposizione accidentale all'alcol.*** Le sanzioni applicabili a tali comportamenti dovrebbero essere efficaci, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie e la loro severità dovrebbe tenere conto il più possibile degli obiettivi a medio e lungo termine dell'Unione di dimezzare e pressoché eliminare i decessi e i feriti gravi. Per quanto riguarda eventuali altre limitazioni per i conducenti inesperti, gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati ad attuare liberamente norme aggiuntive nel loro territorio.

Emendamento 31

Proposta di direttiva
Considerando 31

Testo della Commissione

(31) Dovrebbero essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida e ai requisiti di formazione degli esaminatori di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, garantendo in tal modo una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente e giungendo a una migliore armonizzazione degli esami di guida. Alla Commissione dovrebbe inoltre essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare tali norme minime e adeguarle a qualsiasi sviluppo tecnico, operativo o scientifico in questo settore, ove necessario.

Emendamento

(31) Dovrebbero essere stabilite norme minime relative all'accesso alla professione di esaminatore di guida e ai requisiti di formazione degli esaminatori di guida al fine di migliorare le conoscenze e le competenze degli esaminatori, ***ivi compresa una formazione sulla percezione dei pericoli***, garantendo in tal modo una valutazione più obiettiva dei candidati al conseguimento della patente e giungendo a una migliore armonizzazione degli esami di guida. Alla Commissione dovrebbe inoltre essere conferito il potere di adottare atti delegati per modificare tali norme minime e adeguarle a qualsiasi sviluppo tecnico, operativo o scientifico in questo settore, ***ivi compresi i nuovi sistemi avanzati di assistenza alla guida***, ove necessario.

Emendamento 32

Proposta di direttiva
Considerando 32

Testo della Commissione

(32) La nozione di residenza normale dovrebbe essere definita in modo da consentire di risolvere le questioni che sorgono quando non è possibile stabilire la residenza normale sulla base di legami professionali o familiari. È inoltre necessario prevedere la possibilità per i richiedenti di sostenere gli esami teorici o pratici nello Stato membro di cittadinanza nei casi in cui lo Stato membro di residenza normale non offra la possibilità di sostenere tali esami nella lingua ufficiale del primo. ***È opportuno stabilire*** norme specifiche per i diplomatici e le loro famiglie, qualora ai fini della loro missione

Emendamento

(32) La nozione di residenza normale dovrebbe essere definita in modo da consentire di risolvere le questioni che sorgono quando non è possibile stabilire la residenza normale sulla base di legami professionali o familiari. È inoltre necessario prevedere la possibilità per i richiedenti di sostenere gli esami teorici o pratici nello Stato membro di cittadinanza nei casi in cui lo Stato membro di residenza normale non offra la possibilità di sostenere tali esami nella lingua ufficiale del primo. ***Potrebbero essere stabilite*** norme specifiche per i diplomatici e le loro famiglie, qualora ai fini della loro missione

debbano vivere all'estero per un periodo di tempo prolungato.

debbano vivere all'estero per un periodo di tempo prolungato, ***purché ciò non comporti rischi aggiuntivi per la sicurezza stradale.***

Emendamento 33

Proposta di direttiva Considerando 35 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 bis) Nel predisporre la revisione della presente direttiva, la Commissione dovrebbe individuare ed eseguire una valutazione d'impatto approfondita sulle possibili misure concrete volte a un suo ulteriore miglioramento, come l'introduzione di sistemi di punti di demerito in tutti gli Stati membri e di meccanismi efficaci per il loro riconoscimento reciproco e l'interoperabilità nell'ottica di una applicazione transfrontaliera rafforzata.

Emendamento 34

Proposta di direttiva Considerando 35 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

(35 ter) Gli Stati membri dovrebbero ugualmente condividere i dati sulle loro migliori pratiche per quanto riguarda le misure di sicurezza stradale e le iniziative di formazione sulla consapevolezza dei rischi, in particolare per quanto concerne i conducenti inesperti e nell'ambito della formazione lungo tutto l'arco della vita, l'uso del sistema di sostegno per fascia di età attraverso interventi di feedback con attestato di partecipazione e raccomandazioni forniti da un istruttore di guida, uno psicologo del traffico o un

esaminatore di guida, nonché le misure volte ad aumentare la sicurezza stradale tra gli utenti vulnerabili della strada.

Emendamento 35

Proposta di direttiva Considerando 37

Testo della Commissione

(37) In un contesto di graduale digitalizzazione e automazione, di obblighi di riduzione delle emissioni dei trasporti su strada sempre più rigorosi, nonché di costanti progressi tecnologici dei veicoli a motore, è necessario tenere aggiornati tutti i conducenti per quanto riguarda le conoscenze in materia di sicurezza stradale e la sostenibilità. **La promozione della** formazione lungo tutto l'arco della vita può essere fondamentale per mantenere aggiornate le capacità dei conducenti esperti in termini di sicurezza stradale, nuove tecnologie, ecoguida, che migliora l'efficienza del carburante e riduce le emissioni, e gestione della velocità.

Emendamento

(37) In un contesto di graduale digitalizzazione e automazione, di obblighi di riduzione delle emissioni dei trasporti su strada sempre più rigorosi, nonché di costanti progressi tecnologici dei veicoli a motore, è necessario tenere aggiornati tutti i conducenti per quanto riguarda le conoscenze in materia di **nuove tecnologie**, sicurezza stradale e la sostenibilità. **Gli Stati membri dovrebbero adoperarsi per promuovere la** formazione lungo tutto l'arco della vita **dei conducenti e incentivare la partecipazione ai corsi di guida sicura, anche attraverso interventi di feedback con attestato di partecipazione e raccomandazioni forniti da un istruttore di guida, uno psicologo del traffico o un esaminatore di guida, che possono contribuire a una mobilità più inclusiva** Ciò può essere fondamentale per mantenere aggiornate le capacità dei conducenti esperti in termini di sicurezza stradale, nuove tecnologie, ecoguida, che migliora l'efficienza del carburante e riduce le emissioni, e gestione della velocità.

Emendamento 36

Proposta di direttiva Articolo 1 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) taluni aspetti applicabili ai conducenti inesperti.

Emendamento

d) taluni aspetti applicabili **tra l'altro** ai conducenti inesperti.

Emendamento 37

Proposta di direttiva Articolo 1 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. La presente direttiva non si applica ai veicoli a motore, su ruote o cingoli, aventi almeno due assi, la cui funzione principale risiede nella capacità di traino, specialmente concepiti per trainare, spingere, trasportare o azionare macchine, attrezzature o rimorchi destinati ad essere impiegati nelle aziende agricole o forestali, la cui utilizzazione per il trasporto su strada di persone o di cose o per il traino su strada di veicoli destinati al trasporto di persone o di cose è solo accessoria.

Emendamento

2. **Fatto salvo il diritto degli Stati membri di aggiungere categorie nazionali alle patenti di guida che rilasciano in conformità dell'allegato I**, la presente direttiva non si applica **alle macchine mobili semoventi che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2006/42/CE, concepite o costruite per eseguire lavori, come le macchine mobili non stradali definite dal [regolamento relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato delle macchine mobili non stradali circolanti su strade pubbliche, che modifica il regolamento (2023/0090(COD))].**

Emendamento 38

Proposta di direttiva Articolo 2 – punto 1

Testo della Commissione

1) "patente di guida": un documento **elettronico o fisico** che attesta il diritto di guidare veicoli a motore e indica le condizioni alle quali il titolare è autorizzato a guidare;

Emendamento

1) "patente di guida": un documento che attesta il diritto di guidare veicoli a motore e indica le condizioni alle quali il titolare è autorizzato a guidare, **sia in formato elettrico o fisico, oppure entrambi.**

Emendamento 39

Proposta di direttiva Articolo 2 – punto 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

11 bis) "ambulanza": un veicolo della categoria M adibito al trasporto di feriti o ammalati e dotato di apposite attrezzature speciali, secondo quanto indicato alla voce "Criteri di classificazione dei veicoli", "Veicoli per uso speciale" dell'allegato I, parte A, punto 5.3, del regolamento (UE) 2018/858^{1 bis} del Parlamento europeo e del Consiglio;

^{1 bis} **Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L, 151 del 14.6.2018, pag. 1).**

Emendamento 40

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – punto 11 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

11 ter) "camper": un veicolo della categoria M con vano abitabile contenente posti a sedere e tavolo, cuccette separate o ribaltabili, impianti di cottura, nonché armadi o ripostigli per riporre oggetti, tutti rigidamente fissati al vano abitabile, come indicato alla voce "Criteri di classificazione dei veicoli", "Veicoli per uso speciale", dell'allegato I, parte A, punto 5.1, del regolamento (UE) 2018/858;

Emendamento 41

Proposta di direttiva
Articolo 2 – punto 11 quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

11 quater) "veicolo alimentato con combustibili alternativi"^{1 bis}: un veicolo a motore alimentato del tutto o in parte da un combustibile alternativo e che è stato omologato a norma del regolamento (UE) 2018/858;

Emendamento 42

Proposta di direttiva
Articolo 2 – punto 11 quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

11 quinquies) "combustibili alternativi": combustibili o fonti di energia che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto e che possono contribuire alla sua decarbonizzazione e migliorare le prestazioni ambientali del settore dei trasporti, consistenti in:

- a) elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici;**
- b) idrogeno;**
- c) gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso – GNC) e liquefatto (gas naturale liquefatto – GNL);**
- d) gas di petrolio liquefatto (GPL);**
- e) energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto;**
- f) qualsiasi altro carburante neutro dal punto di vista delle emissioni di CO₂, ovvero tutti i carburanti definiti dalla direttiva (UE) 2018/2001 per i quali le emissioni del carburante al momento**

dell'uso (eu) possono essere considerate pari a zero, in quanto, ad esempio, l'equivalente di CO2 del carbonio incorporato nella composizione chimica del carburante al momento dell'uso (eu) è di origine biogenica e/o è stato catturato, in tal modo evitandone l'emissione come CO2 nell'atmosfera, o l'equivalente di CO2 è stato catturato dall'atmosfera, tra cui:

i) i carburanti rinnovabili e/o sintetici quali i biocarburanti, il biogas, i combustibili da biomassa, i carburanti rinnovabili liquidi e gassosi di origine non biologica per il trasporto o i carburanti derivanti da carbonio riciclato;

ii) possono rientrare nella definizione di carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO2 anche altri combustibili non elencati nella direttiva 2018/2001, a condizione che soddisfino i criteri di cui sopra e i criteri di sostenibilità della suddetta direttiva e dei relativi atti delegati; nonché

iii) una miscela di due o più carburanti neutri dal punto di vista delle emissioni di CO2 è considerata un carburante neutro dal punto di vista delle emissioni di CO2;

Emendamento 43

**Proposta di direttiva
Articolo 2 – punto 11 sexies (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

11 sexies) "trattore": un trattore quale definito all'articolo 3, punto 8, del regolamento (UE) n. 167/2013;

Emendamento 44

**Proposta di direttiva
Articolo 3 – paragrafo 4**

Testo della Commissione

4. Entro il [data di adozione+quattro anni] gli Stati membri provvedono affinché siano rilasciate automaticamente **solo** patenti di guida mobili. Fino a tale data gli Stati membri possono decidere se rilasciare patenti di guida mobili.

Emendamento

4. Entro il [data di adozione+quattro anni] gli Stati membri provvedono affinché **ai richiedenti** siano rilasciate automaticamente **sia** patenti di guida mobili **che patenti di guida fisiche**. Fino a tale data gli Stati membri possono decidere se rilasciare patenti di guida mobili.

Emendamento 45

**Proposta di direttiva
Articolo 3 – paragrafo 5**

Testo della Commissione

5. In deroga al paragrafo 4, **su richiesta del richiedente**, gli Stati membri prevedono **la possibilità di rilasciare una** patente di guida fisica **al posto di una patente di guida mobile o in combinazione con essa**.

Emendamento

5. In deroga al paragrafo 4, gli Stati membri prevedono **il diritto del richiedente, su richiesta, di rinunciare alla** patente di guida fisica **o digitale**. **Gli Stati membri agevolano tali richieste da parte dei richiedenti e non cercano di influenzarle in alcun modo**.

Emendamento 46

**Proposta di direttiva
Articolo 3 – paragrafo 5 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. In deroga al paragrafo 5, gli Stati membri concedono al richiedente che ha rinunciato a uno dei modelli di patente di guida di cui al paragrafo 4 il diritto di chiedere il rilascio o un nuovo rilascio del modello cui si era rinunciato. Qualsiasi rilascio o nuovo rilascio di un formato cui si era rinunciato deve essere fornito senza indebiti ritardi e non oltre 2 settimane dalla data della richiesta del richiedente.

Emendamento 47

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 19 gennaio **2030**, tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione soddisfino tutti i requisiti della presente direttiva.

Emendamento

4. Gli Stati membri si assicurano che, entro il 19 gennaio **2033**, tutte le patenti di guida fisiche rilasciate o in circolazione soddisfino tutti i requisiti della presente direttiva.

Emendamento 48

Proposta di direttiva
Articolo 4 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri possono decidere di inserire un supporto di memorizzazione (microchip) nella patente di guida fisica. Qualora decida di inserire un microchip nella patente di guida fisica, uno Stato membro può anche decidere, se previsto dalla legislazione nazionale in materia di patenti di guida, di memorizzare nel microchip dati supplementari rispetto a quanto specificato nell'allegato I, parte D.

Emendamento

Gli Stati membri possono decidere di inserire un supporto di memorizzazione (microchip) nella patente di guida fisica. Qualora decida di inserire un microchip nella patente di guida fisica, uno Stato membro può anche decidere, se previsto dalla legislazione nazionale in materia di patenti di guida, di memorizzare nel microchip dati supplementari rispetto a quanto specificato nell'allegato I, parte D. ***Il periodo di conservazione dei dati personali memorizzati nel microchip è, ove possibile, allineato alla validità della patente di guida.***

Emendamento 49

Proposta di direttiva
Articolo 5 – paragrafo 2 – comma 2

Testo della Commissione

Tali applicazioni si basano sui portafogli europei di identità digitale rilasciati a norma del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶².

Emendamento

Tali applicazioni si basano sui portafogli europei di identità digitale rilasciati a norma del regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶² ***ed è opportuno garantire un adeguato***

livello di sicurezza fornito dalle stesse.

⁶² Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

⁶² Regolamento (UE) n. 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, in materia di identificazione elettronica e servizi fiduciari per le transazioni elettroniche nel mercato interno (GU L 257 del 28.8.2014, pag. 73).

Emendamento 50

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 3 – comma 2

Testo della Commissione

Gli Stati membri provvedono affinché le applicazioni elettroniche non contengano ***o, in caso di applicazione di un puntatore, non rendano disponibili*** più dati di quelli indicati nell'allegato I, parte D.

Emendamento

Gli Stati membri provvedono affinché le applicazioni elettroniche non contengano più dati di quelli indicati nell'allegato I, parte D.

Emendamento 51

Proposta di direttiva

Articolo 5 – paragrafo 4 – comma 2

Testo della Commissione

Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare della patente di guida mobile non siano conservati dal verificatore e che l'autorità che rilascia la patente di guida tratti le informazioni ricevute mediante la notifica solo al fine di rispondere alla richiesta di verifica.

Emendamento

Gli Stati membri si assicurano che i dati personali necessari per la verifica dei diritti di guida del titolare della patente di guida mobile non siano conservati dal verificatore e che l'autorità che rilascia la patente di guida tratti le informazioni ricevute mediante la notifica solo al fine di rispondere alla richiesta di verifica. ***Il trattamento dei dati personali è effettuato conformemente ai regolamenti (UE) 2016/679 e (UE) 2018/1725 e, se del caso, alla direttiva 2002/58/CE, attuando i principi di minimizzazione dei dati, limitazione delle finalità e protezione dei dati fin dalla progettazione e per impostazione predefinita, in particolare***

per quanto riguarda le misure tecniche.

Emendamento 52

Proposta di direttiva Articolo 5 – paragrafo 5

Testo della Commissione

5. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco dei pertinenti sistemi nazionali autorizzati a rilasciare dati *e puntatori* per le patenti di guida mobili. La Commissione rende pubblico, attraverso un canale sicuro, l'elenco di tali sistemi nazionali degli Stati membri in forma firmata o sigillata elettronicamente e adatta al trattamento automatizzato.

Emendamento

5. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco dei pertinenti sistemi nazionali autorizzati a rilasciare dati per le patenti di guida mobili. La Commissione rende pubblico, attraverso un canale sicuro, l'elenco di tali sistemi nazionali degli Stati membri in forma firmata o sigillata elettronicamente e adatta al trattamento automatizzato.

Emendamento 53

Proposta di direttiva Articolo 5 – paragrafo 7

Testo della Commissione

7. Entro il [data di adozione+18 mesi] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti l'interoperabilità, la sicurezza e le prove delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Emendamento

7. Entro il [data di adozione+18 mesi] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono disposizioni dettagliate concernenti l'interoperabilità, la sicurezza e le prove delle patenti di guida mobili, comprese le funzioni di verifica e l'interfaccia con i sistemi nazionali *e tenendo conto dei requisiti necessari per garantire il riconoscimento di tali patenti da parte delle autorità di paesi terzi*. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

Emendamento 54

Proposta di direttiva Articolo 5 – paragrafo 7 bis (nuovo)

7 bis. *La Commissione fornisce assistenza a tale riguardo agli Stati membri che dovrebbero collaborare per l'uso e il riconoscimento a livello mondiale della patente mobile europea attraverso un emendamento alla convenzione di Ginevra sulla circolazione stradale del 19 settembre 1949, alla convenzione internazionale per la circolazione degli autoveicoli del 24 aprile 1926 e alla convenzione di Vienna sulla circolazione stradale dell'8 novembre 1968.*

Emendamento 55

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera a – comma 2 – trattino 1

Testo della Commissione

– veicoli a due o tre ruote con una velocità massima di costruzione non superiore a 45 km/h (esclusi quelli con una velocità massima di costruzione inferiore o uguale a 25 km/h);

Emendamento

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

Emendamento 56

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto i – trattino 1

Testo della Commissione

– motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;

Emendamento

– motocicli di cilindrata massima di 125 cm³, di potenza **netta** massima di 11 kW e con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg;

Emendamento 57

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto i – trattino 2

Testo della Commissione

- tricicli a motore di potenza non superiore a 15 kW;

Emendamento

- tricicli a motore di potenza **netta massima** non superiore a 15 kW;

Emendamento 58

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto ii – trattino 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 59

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera b – punto iii – trattino 2

Testo della Commissione

- tricicli a motore di potenza superiore a 15 kW;

Emendamento

- tricicli a motore di potenza **netta massima** superiore a 15 kW;

Fatte salve le disposizioni delle norme di omologazione per i veicoli interessati, agli autoveicoli delle categorie di cui alle lettere a) e b) può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi la metà del peso della massa a vuoto del veicolo trainante;

Emendamento 60

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto viii – trattino 1

Testo della Commissione

- autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 16 passeggeri, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri;

Emendamento

- autoveicoli progettati e costruiti per il trasporto di **più di 8 e** non più di 16 passeggeri, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri;

Emendamento 61

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi bis) categoria T:

- **tutti i trattori a ruote; ogni categoria di trattori a ruote descritta ai punti da xi ter) (nuovo) a xi nonies) (nuovo) è integrata alla fine da un indice "a" o "b", a seconda della velocità di costruzione:**
 - **"a" per trattori a ruote con velocità massima di costruzione inferiore o pari a 40 km/h;**
 - **"b" per trattori a ruote con velocità massima di costruzione superiore a 40 km/h;**

Emendamento 62

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi ter) categoria T1:

- **trattori a ruote aventi carreggiata minima dell'asse più vicino al conducente non inferiore a 1 150 mm, massa a vuoto in ordine di marcia superiore a 600 kg e altezza libera dal suolo non superiore a 1 000 mm;**

Emendamento 63

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi quater (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi quater) categoria T2:

- *trattori a ruote aventi carreggiata minima inferiore a 1 150 mm, massa a vuoto in ordine di marcia superiore a 600 kg e altezza libera dal suolo non superiore a 600 mm; nel caso in cui l'altezza del baricentro del trattore (misurata rispetto al suolo) divisa per la carreggiata minima media per ogni asse superi 0,90, la velocità massima di costruzione è limitata a 30 km/h;*

Emendamento 64

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi quinquies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi quinquies) categoria T3:

- *trattori a ruote aventi massa a vuoto in ordine di marcia non superiore a 600 kg;*

Emendamento 65

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi sexies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi sexies) categoria T4:

- *trattori a ruote per uso speciale;*

Emendamento 66

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi septies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi septies) categoria T4.1:

– trattori progettati per essere impiegati nella coltivazione di piante di grandi dimensioni disposte in filari, quali le viti. Sono caratterizzati da un telaio o parte di esso sopraelevato che ne permette la circolazione parallelamente ai filari, con le ruote a destra e a sinistra di uno o più filari. Sono progettati per portare o azionare utensili che possono essere fissati anteriormente, tra gli assi, posteriormente o su una piattaforma. Quando il trattore è in azione, l'altezza libera dal suolo misurata verticalmente rispetto ai filari supera i 1 000 mm. Se il quoziente tra l'altezza del baricentro del trattore, misurata rispetto al suolo usando i pneumatici in dotazione normale, e la media delle carreggiate minime di tutti gli assi supera 0,90, la velocità massima di progetto non può superare i 30 km/h.

Emendamento 67

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi octies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi octies) categoria T4.2:

– trattori caratterizzati dalle notevoli dimensioni, specialmente destinati alla lavorazione di grandi superfici agricole;

Emendamento 68

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 1 – lettera c – punto xi nonies (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

xi nonies) categoria T4.3:

– trattori a quattro ruote motrici la cui attrezzatura intercambiabile è destinata all'uso agricolo o forestale, caratterizzati da un telaio di sostegno, munito di una o più prese di forza, aventi una massa tecnicamente ammissibile non superiore a 10 tonnellate, per i quali il rapporto tra tale massa e la massa massima a vuoto in ordine di marcia è inferiore a 2,5 e il cui baricentro, misurato rispetto al suolo con pneumatici di normale dotazione, si trova a un'altezza inferiore a 850 mm;

Emendamento 69

Proposta di direttiva

Articolo 6 – paragrafo 2 – comma 1

Testo della Commissione

Previo accordo della Commissione, che valuta l'impatto della misura proposta sulla sicurezza stradale, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente articolo determinati tipi specifici di veicoli a motore, tra cui i veicoli speciali per le persone con disabilità.

Emendamento

Previo accordo della Commissione, che valuta l'impatto della misura proposta sulla sicurezza stradale, gli Stati membri possono escludere dall'applicazione del presente articolo determinati tipi specifici di veicoli a motore, tra cui i veicoli speciali per le persone con disabilità ***o i veicoli utilizzati nel settore delle costruzioni classificati tra l'altro come macchine mobili non stradali.***

Emendamento 70

Proposta di direttiva

Articolo 7 – paragrafo 1 – lettera a

Testo della Commissione

a) 16 anni per le categorie AM, A1 e ***B1***;

Emendamento

a) 16 anni per le categorie AM, A1, ***B1 e T***;

Emendamento 71

Proposta di direttiva Articolo 7 – paragrafo 1 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) fatte salve le circostanze di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561, 18 anni per le categorie C, CE, D1 e D1E, per i conducenti professionisti che utilizzano la patente di guida a livello nazionale e internazionale a condizione che siano in possesso di un certificato di abilitazione professionale (CAP);

Emendamento 72

Proposta di direttiva Articolo 7 – paragrafo 1 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) fatte salve le circostanze di cui all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561, 21 anni per le categorie D e DE, per i conducenti professionisti che utilizzano la patente di guida a livello nazionale e internazionale a condizione che siano in possesso di un certificato di abilitazione professionale (CAP);

Emendamento 73

Proposta di direttiva Articolo 7 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

Emendamento

b) innalzandola a 18 anni per la categoria B1;

b) innalzandola a 18 anni per la categoria B1;

gli Stati membri possono non rilasciare una patente di guida di categoria B1 per un candidato di età superiore ai 21 anni per i veicoli di cui all'articolo 9, paragrafo

4, primo comma, lettera c), e alle condizioni ivi previste.

Emendamento 74

**Proposta di direttiva
Articolo 7 – paragrafo 3 – lettera a**

Testo della Commissione

a) i veicoli utilizzati dai vigili del fuoco e per il mantenimento dell'ordine pubblico;

Emendamento

a) i veicoli utilizzati dai vigili del fuoco, **dalla protezione civile** e per il mantenimento dell'ordine pubblico;

Emendamento 75

**Proposta di direttiva
Articolo 7 – paragrafo 3 – comma 1 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri possono riconoscere reciprocamente nel loro territorio la validità delle patenti di guida rilasciate a conducenti che non abbiano ancora raggiunto le età minime di cui al presente paragrafo.

Emendamento 76

**Proposta di direttiva
Articolo 7 – paragrafo 4 – comma 1**

Testo della Commissione

Le patenti di guida rilasciate a norma **dei paragrafi 2 e 3** sono valide soltanto nel territorio dello Stato membro di rilascio fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto il limite di età minimo di cui al paragrafo 1.

Emendamento

Le patenti di guida rilasciate a norma **del paragrafo 2** sono valide soltanto nel territorio dello Stato membro di rilascio fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto il limite di età minimo di cui al paragrafo 1.

Emendamento 77

Proposta di direttiva
Articolo 7 – paragrafo 5 – comma 1

Testo della Commissione

In deroga al paragrafo 1, lettere d) ed e), del presente articolo, se il candidato è in possesso di un certificato di abilitazione professionale di cui all'articolo 6 della direttiva (UE) 2022/2561, l'età minima per il rilascio della patente di guida è la seguente:

- a) *per le categorie C e CE, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto i), della direttiva (UE) 2022/2561;*
- b) *per le categorie D1 e D1E, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), secondo comma, di tale direttiva;*
- c) *per le categorie D e DE, l'età minima di cui all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), primo comma, e punto ii), primo comma, e lettera b), di tale direttiva.*

Emendamento 78

Proposta di direttiva
Articolo 8 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri contrassegnano le patenti di guida rilasciate a una persona che è autorizzata a guidare a una o più condizioni. A tal fine gli Stati membri utilizzano i corrispondenti codici dell'Unione di cui all'allegato I, parte E. Essi possono anche utilizzare codici nazionali per le condizioni non contemplate dall'allegato I, parte E.

Emendamento

soppresso

Emendamento

Gli Stati membri contrassegnano le patenti di guida rilasciate a una persona che è autorizzata a guidare a una o più condizioni. A tal fine gli Stati membri utilizzano i corrispondenti codici dell'Unione di cui all'allegato I, parte E. Essi possono anche utilizzare codici nazionali per le condizioni non contemplate dall'allegato I, parte E *e, in tal caso, lo comunicano senza indugio alla Commissione,*

congiuntamente ai dettagli dei codici e dei casi in cui sono utilizzati, all'entrata in vigore della presente direttiva e in caso di [successive] nuove aggiunte o modifiche dei codici esistenti.

Emendamento 79

Proposta di direttiva

Articolo 9 - paragrafo 2 - lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) la patente rilasciata per le categorie B, BE, C, C1E, CE, D, D1E o DE è valida per i complessi di veicoli della categoria T;

Emendamento 80

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera c bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

c bis) la patente rilasciata per le categorie CE e DE è valida, rispettivamente, per le categorie C e D;

Emendamento 81

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera d bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

d bis) la patente rilasciata per le categorie C1E e D1E è valida, rispettivamente, per le categorie C1 e D1;

Emendamento 82

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h

Testo della Commissione

h) **due** anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria B è valida per la guida dei veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva **96/53/CE⁶³ del Consiglio** aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg senza rimorchio.

⁶³ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

Emendamento 83

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h) **2** anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria B è valida per la guida dei veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2, **[punto 11 quater]**, della **presente** direttiva **per le categorie M e N stabilite dal regolamento (UE) 2018/858, destinati a essere utilizzati su strade pubbliche, compresi quelli progettati e costruiti in una o più fasi** aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg senza rimorchio, **e per il trasporto di passeggeri aventi un numero massimo di posti a sedere pari a otto, a eccezione del conducente. A tali veicoli può essere agganciato un rimorchio o un semirimorchio la cui massa massima autorizzata di tale combinazione non superi 5 000 kg;**

⁶³ Direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

h bis) 2 anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria B è valida per la guida delle ambulanze definite all'articolo 2, [punto 11 bis], e di altri veicoli per uso speciale, nonché dei camper

quali definiti all'articolo 2, [punto 11 ter] della presente direttiva non superiori a 4 250 kg;

Nelle relazioni periodiche al Parlamento europeo e al Consiglio di cui all'articolo 20 della presente direttiva, la Commissione esamina l'impatto dei progressi tecnologici nel settore delle attrezzature mediche di emergenza e/o dell'uso di combustibili alternativi sulla massa totale delle ambulanze. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 della presente direttiva per modificarla aggiornando il peso massimo delle ambulanze sulla base delle conclusioni di tali relazioni periodiche. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare la presente direttiva aggiornando il peso massimo dei veicoli di cui al primo comma del presente punto, per tener conto dell'impatto degli sviluppi tecnici e dello sviluppo di combustibili alternativi sulla massa delle ambulanze;

Emendamento 84

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h ter) 2 anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria BE autorizza la guida dei veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2, punto 11 quater, della presente direttiva per le categorie M e N stabilite dal regolamento (UE) 2018/858, destinati a essere utilizzati su strade pubbliche, compresi quelli progettati e costruiti in una o più fasi aventi una massa massima autorizzata superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg senza rimorchio. A tali veicoli può essere

agganciato un rimorchio o un semirimorchio la cui massa massima autorizzata del rimorchio o semirimorchio non superi 3 500 kg;

Emendamento 85

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h quater) 3 dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria C1 è valida per la guida dei veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2, [punto 11 quater] della presente direttiva, aventi una massa massima autorità superiore a 7 500 kg ma non superiore a 8 250 kg senza rimorchio e progettati e costruiti per il trasporto di non più di otto passeggeri, oltre al conducente. A tali veicoli può essere agganciato un rimorchio la cui massa massima autorizzata non superi 750 kg;

Emendamento 86

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h quinquies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h quinquies) 3 anni dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria C1E è valida per la guida di veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 9, paragrafo 2, lettera h ter), e relativo rimorchio o semirimorchio la cui massa massima autorizzata è superiore a 750 kg, purché la massa autorizzata del complesso non superi 12 750 kg;

Emendamento 87

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h sexies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h sexies) 2 anni dopo il primo rilascio di una patente di guida per la categoria di patenti T (per la guida di trattori con rimorchi), gli Stati membri possono rilasciare una patente per la categoria BE a un titolare di tale categoria di patenti T. I conducenti che beneficiano di tale norma non devono effettuare una prova teorica aggiuntiva, ma devono dimostrare le loro capacità e il loro comportamento in un esame di guida secondo le condizioni di esame della categoria BE;

Emendamento 88

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 – lettera h septies (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h septies) 3 dopo il primo rilascio, una patente di guida per la categoria D1 è valida per i veicoli progettati e costruiti per il trasporto di non più di 22 passeggeri, oltre al conducente, e aventi una lunghezza massima di 8 metri.

Emendamento 89

Proposta di direttiva
Articolo 9 – paragrafo 2 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Nella seconda relazione sull'attuazione al Parlamento europeo e al Consiglio di cui all'articolo 20 della presente direttiva, la Commissione valuta l'impatto dello sviluppo e della diffusione dei veicoli

alimentati con combustibili alternativi e/o dell'applicazione delle [lettere da h) a h quinquies) del presente articolo] sulla sicurezza stradale. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 21 per modificare la presente direttiva aggiornando le soglie di massa dei veicoli alimentati con combustibili alternativi.

Emendamento 90

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 4 – comma 1 – lettera c

Testo della Commissione

c) veicoli della categoria B aventi una massa massima autorizzata **di** 2 500 kg e una velocità massima **fisicamente** limitata a 45 km/h da parte di persone di età inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B1.

Emendamento

c) veicoli della categoria B aventi una massa massima autorizzata **non superiore a** 2 500 kg e una velocità massima **tecnicamente** limitata a 45 km/h da parte di persone di età inferiore a 21 anni in possesso di patente di guida della categoria B1.

Emendamento 91

Proposta di direttiva

Articolo 9 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. Gli Stati membri hanno la facoltà di autorizzare alla guida di veicoli di categoria D o D1, nel loro territorio, i titolari di patente di guida rilasciata per la categoria C, a condizione che nel veicolo non siano trasportate altre persone e che il conducente sia una persona che esegue il controllo tecnico a norma della direttiva 2014/45/UE, o un meccanico dell'officina di riparazione auto che esegue un giro di prova, entrambi entro un raggio di 5 km dall'officina, una volta che il veicolo è stato riparato, o a scopo di manutenzione o di controllo. Gli Stati membri informano

la Commissione di tutte le autorizzazioni concesse a norma del presente paragrafo.

Emendamento 92

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 1 – lettera b – comma 1

Testo della Commissione

per la categoria AM, *il superamento di una prova teorica soltanto; gli Stati membri possono imporre il superamento di una prova di capacità e comportamento e di un esame medico per questa categoria.*

Emendamento

per la categoria AM:

- i) il superamento di una prova teorica e di una prova di capacità e comportamento,*
- ii) la sottoposizione a un esame medico.*

Emendamento 93

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 1 – lettera b bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

b bis) per la categoria A1:

- i) il superamento da parte di candidati di una prova teorica e di una prova di capacità e comportamento,*
- ii) la sottoposizione dei candidati a un esame medico.*

Emendamento 94

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

1 bis. Gli Stati membri adottano le disposizioni necessarie per garantire che le persone con disabilità e il cui esame è svolto in un veicolo adattato per la loro disabilità siano dispensate dalla necessità di svolgere attività incompatibili con la loro disabilità.

Motivazione

La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità obbliga gli Stati membri ad adottare tutte le misure legislative, amministrative e di altro tipo per modificare o abolire le pratiche, le consuetudini, le norme e le leggi esistenti che sono fonte di discriminazione nei confronti delle persone con disabilità. La presente disposizione è volutamente generale per evitare la necessità di elencare tutte le possibili disabilità e lasciare invece alla discrezione (e all'obbligo) dell'esaminatore la determinazione delle esenzioni applicabili in relazione alla disabilità del candidato a seconda dei casi.

Emendamento 95

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 1 – parte introduttiva

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 96

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 1 – lettera a

Testo della Commissione

Emendamento

a) 15 anni per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1 e BE;

a) 15 anni per le categorie AM, A1, A2, A, B, B1, BE e T;

Emendamento 97

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 2 – comma 6

Testo della Commissione

Gli Stati membri riducono a un massimo di cinque anni i periodi di validità amministrativa di cui al primo comma per le patenti di guida i cui titolari risiedono nel loro territorio e abbiano compiuto 70 anni di età, al fine di incrementare la frequenza dei controlli medici o applicare altre misure specifiche, tra cui corsi di aggiornamento. Questo periodo di validità amministrativa ridotto si applica soltanto al momento del rinnovo della patente di guida.

Emendamento

soppresso

Emendamento 98

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 6 – comma 1

Testo della Commissione

Al momento del rilascio o del rinnovo di patenti di guida delle categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, gli Stati membri ***possono richiedere*** una visita in cui si applicano le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida di cui all'allegato III ***anziché l'***autovalutazione di cui al punto 3 di tale allegato. In tal caso la visita medica riguarda tutte le incapacità di natura medica indicate nell'allegato III.

Emendamento

Al momento del rilascio o del rinnovo di patenti di guida delle categorie AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, gli Stati membri ***richiedono*** una visita in cui si applicano le norme minime concernenti l'idoneità fisica e mentale alla guida di cui all'allegato III ***attraverso un parere medico motivato di un'autorità medica la cui competenza sia rilevante per la complessità di una o più delle possibili incapacità indicate nell'allegato III di cui il conducente potrebbe soffrire, oltre all'***autovalutazione di cui al punto 3 di tale allegato. In tal caso la visita medica riguarda tutte le incapacità di natura medica indicate nell'allegato III. ***È opportuno che gli Stati membri designino l'autorità medica responsabile di tale visita e le procedure da seguire.***

Emendamento 99

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 6 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

Entro il [data di adozione+18 mesi] la Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono il contenuto dell'autovalutazione di cui all'allegato III, punto 3, e che riguardano tutte le incapacità di natura medica indicate in tale allegato. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

soppresso

Emendamento 100

**Proposta di direttiva
Articolo 10 – paragrafo 6 bis (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

6 bis. Gli Stati membri istituiscono orientamenti basati su elementi di prova per i medici di medicina generale e i medici di famiglia per individuare coloro che possano essere a rischio di guidare un'automobile e operano in coordinamento con le autorità preposte al rilascio di patenti.

Emendamento 101

**Proposta di direttiva
Articolo 10 – paragrafo 6 ter (nuovo)**

Testo della Commissione

Emendamento

6 ter. Gli Stati membri predispongono campagne nazionali di sensibilizzazione per sensibilizzare il pubblico in merito ai segnali mentali o fisici che possano mettere una persona a rischio di guidare un veicolo.

Emendamento 102

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 7 – comma 1

Testo della Commissione

Si può essere titolari di un'unica patente di guida *fisica*. Si può tuttavia *essere titolari di più patenti* di guida *mobili, purché rilasciate dallo stesso Stato membro*.

Emendamento

Si può essere titolari di un'unica patente di guida. Si può tuttavia *conservare una patente* di guida *mobile su più dispositivi*.

Emendamento 103

Proposta di direttiva

Articolo 10 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. *La Commissione europea, sulla base del parere di esperti, sviluppa un corso di formazione online per i medici di medicina generale che consenta loro di valutare tutti gli aspetti dell'idoneità alla guida di un richiedente.*

Motivazione

Attualmente, i conducenti professionisti devono spesso recarsi da più medici per far valutare la loro idoneità alla guida. Una formazione online consentirebbe ai medici di medicina generale di fungere da "sportello unico".

Emendamento 104

Proposta di direttiva

Articolo 11 – paragrafo 3

Testo della Commissione

Emendamento

3. Lo Stato membro che procede alla conversione restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, precisandone i motivi.

3. Lo Stato membro che procede alla conversione **di una patente di guida fisica** restituisce la vecchia patente alle autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, precisandone i motivi. **Lo Stato membro che converte la patente di guida informa le autorità dello Stato membro che l'ha rilasciata, precisandone i motivi. Gli Stati membri che hanno originariamente rilasciato la patente di guida si assicurano**

che la precedente patente mobile non sia più visualizzabile. Ai fini di comunicazione gli Stati membri utilizzano la rete dell'UE delle patenti di guida di cui all'articolo 19, paragrafo 1.

Emendamento 105

Proposta di direttiva Articolo 11 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Articolo 11 bis

Patente di guida provvisoria

- 1. Durante la sostituzione, il rinnovo o la conversione di una patente di guida, lo Stato membro che effettua la sostituzione, il rinnovo o la conversione rilascia una patente di guida provvisoria sotto forma di certificato, anche nel caso in cui si tratti dello stesso Stato membro che ha rilasciato la patente precedente. Alla Commissione è conferito il potere di adottare, entro il 31 dicembre 2025, atti delegati a norma dell'articolo 21 per integrare la presente direttiva stabilendo un modulo standardizzato per tale certificato. Nell'adottare tali atti delegati, la Commissione tiene in debito conto il rischio di falsificazione di tali moduli.*
- 2. Il certificato rilasciato da uno Stato membro a norma del presente articolo è valido per un periodo massimo di 1 mese. Tali certificati sono riconosciuti reciprocamente dagli Stati membri. Qualora la sostituzione, il rinnovo o la conversione della patente di guida richieda tempi più lunghi, gli Stati membri possono rinnovare il certificato due volte, ciascuna per un periodo non superiore a 1 mese. La validità di tale certificato cessa automaticamente nel momento in cui il titolare entra in possesso di una licenza fisica o mobile in conformità dell'articolo 3.*

Emendamento 106

Proposta di direttiva Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 2

Testo della Commissione

Qualora individui un tale paese terzo, la Commissione può valutarne il quadro dei trasporti su strada in cooperazione con gli Stati membri. Gli Stati membri dispongono di sei mesi per esprimere il proprio parere sul quadro dei trasporti su strada in essere nel paese terzo individuato. La Commissione procede alla valutazione non appena riceve un parere da tutti gli Stati membri o, se *posteriore*, dopo la scadenza del termine per l'invio dei pareri.

Emendamento

Qualora individui un tale paese terzo, la Commissione può valutarne il quadro dei trasporti su strada in cooperazione con gli Stati membri. Gli Stati membri dispongono di sei mesi per esprimere il proprio parere sul quadro dei trasporti su strada in essere nel paese terzo individuato. La Commissione procede alla valutazione non appena riceve un parere da tutti gli Stati membri o, se *anteriore*, dopo la scadenza del termine per l'invio dei pareri.

Emendamento 107

Proposta di direttiva Articolo 12 – paragrafo 6 – comma 3 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) il sistema di conversione per le patenti di guida della UE messo in pratica dal paese terzo.

Emendamento 108

Proposta di direttiva Articolo 12 – paragrafo 8 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

8 bis. Un certificato di abilitazione professionale (CAP), o un certificato equivalente, rilasciato da un paese terzo di cui al paragrafo 2 può essere sostituito da un nuovo CAP rilasciato da uno Stato membro se il titolare ha completato in tale Stato membro una formazione su competenze aggiuntive in materia di

idoneità fino a 35 ore. La formazione sulle competenze aggiuntive deve essere svolta nella lingua dell'UE meglio compresa dal [candidato]. Se necessario, in linea con la direttiva (UE) 2022/2561 sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri^{1 bis}, per garantire un livello elevato di competenza e sicurezza stradale, occorre fornire un sostegno linguistico appropriato.

Al fine di determinare se i paesi terzi dispongono di norme pienamente o parzialmente comparabili alle corrispondenti norme dell'Unione che garantiscono un livello di sicurezza stradale pienamente o parzialmente comparabile a quello dell'Unione, alla Commissione è conferito il potere di adottare ... [2 anni dopo l'entrata in vigore della presente direttiva di modifica] atti delegati conformemente all'articolo 21 a integrazione della presente direttiva, stabilendo le condizioni, i criteri e le metodologie da utilizzare per la valutazione delle norme dei paesi terzi in materia di formazione professionale dei conducenti o delle norme dei paesi terzi in materia di procedure di certificazione e di esame, o di entrambe le cose.

Sulla base di tali [atti delegati/condizioni, criteri e metodologie di valutazione], e in cooperazione con gli Stati membri secondo la procedura di cui al paragrafo 6, la Commissione adotta atti di esecuzione in cui stabilisce che un determinato paese terzo dispone di norme sulla formazione professionale dei conducenti e/o di norme sulle procedure di certificazione e di esame pienamente o parzialmente comparabili alle corrispondenti norme dell'Unione che garantiscono un livello di sicurezza stradale pienamente o parzialmente comparabile a quello dell'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la

procedura d'esame di cui all'articolo 22, paragrafo 2.

1 bis Direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri (GU L 330 del 23.12.2022, pag. 46).

Emendamento 109

Proposta di direttiva Articolo 12 – paragrafo 9

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 110

Proposta di direttiva Articolo 13 – paragrafo 3 – comma 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Uno Stato membro sospende una patente di guida qualora in sede di accertamento medico per la conferma della validità di cui all'articolo 10 risulti la temporanea perdita dei requisiti fisici e psichici che riguardino le condizioni mediche di cui all'allegato III.

Emendamento 111

Proposta di direttiva
Articolo 14 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, lettere b) e d) rispettivamente, gli Stati membri rilasciano le patenti di guida, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, per le categorie **B e C** contrassegnate con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, ai richiedenti che abbiano compiuto 17 anni di età.

Emendamento

1. In deroga all'articolo 7, paragrafo 1, lettere b) e d) rispettivamente, gli Stati membri rilasciano le patenti di guida, conformemente all'articolo 10, paragrafo 1, per le categorie **B, C e CI** contrassegnate con il codice dell'Unione 98.02 di cui all'allegato I, parte E, ai richiedenti che abbiano compiuto 17 anni di età.

Emendamento 112

Proposta di direttiva
Articolo 14 – paragrafo 2 – parte introduttiva

Testo della Commissione

2. I titolari di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 che non abbiano compiuto 18 anni di età guidano solo se accompagnati da una persona che soddisfa le condizioni seguenti:

Emendamento

2. I titolari di una patente di guida contrassegnata con il codice dell'Unione 98.02 che non abbiano compiuto 18 anni di età guidano solo se accompagnati da una persona che ***occupa il sedile anteriore del passeggero ed è in grado di fornire indicazioni durante la guida.***
L'accompagnatore rispetta le norme relative alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influsso di sostanze stupefacenti o in stato di incapacità per qualsiasi altro motivo, e soddisfa le condizioni seguenti:

Emendamento 113

Proposta di direttiva
Articolo 14 – paragrafo 2 – lettera b

Testo della Commissione

b) sia titolare di una patente di guida della categoria pertinente rilasciata da oltre cinque anni;

Emendamento

b) sia titolare di una patente di guida ***dell'UE*** della categoria pertinente rilasciata da oltre cinque anni;

Emendamento 114

Proposta di direttiva Articolo 14 – paragrafo 2 – lettera e

Testo della Commissione

e) nel caso di un veicolo di categoria C, possieda la qualificazione e la formazione previste dalla direttiva (UE) 2022/2561.

Emendamento

e) nel caso di un veicolo di categoria **C e C1**, possieda la qualificazione e la formazione previste dalla direttiva (UE) 2022/2561.

Emendamento 115

Proposta di direttiva Articolo 14 – paragrafo 2 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) nel caso di un veicolo di categoria C e C1, abbia intrapreso un apposito corso di formazione di 7 ore per apprendere le necessarie competenze professionali e pedagogiche nell'ambito della loro formazione periodica in materia di CAP.

Emendamento 116

Proposta di direttiva Articolo 14 – paragrafo 2 – comma 2 (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri possono decidere di aumentare fino a 14 ore la durata della formazione.

Emendamento 117

Proposta di direttiva Paragrafo 14 – paragrafo 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. *Il sistema di guida accompagnata non limita le opzioni esistenti degli Stati membri per ridurre l'età minima per la categoria B come stabilito all'articolo 7, paragrafo 2 della presente direttiva e applicare le relative condizioni a livello nazionale.*

Emendamento 118

Proposta di direttiva Articolo 14 – paragrafo 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. *Gli Stati membri possono ridurre l'età di cui al paragrafo 1 a favore delle persone aventi la residenza abituale nel loro territorio, al fine di realizzare progetti pilota e raccogliere dati sugli effetti dei sistemi di guida accompagnata, prevedendo un'età inferiore quale parte della formazione del candidato fino al raggiungimento dei 3 500 km. Se uno Stato membro desidera avvalersi di tale opzione, occorre presentare una richiesta motivata alla Commissione. La Commissione valuta tale richiesta mediante un dialogo con lo Stato membro interessato e adotta una decisione entro 3 mesi. La Commissione può approvare o negare la richiesta presentando un parere motivato, oppure approvarla a condizioni aggiuntive per garantire la sicurezza stradale. Le disposizioni di cui ai paragrafi 2, 3 e 4 restano in vigore laddove la Commissione conceda una deroga. Gli Stati membri monitorano i risultati dei progetti pilota approvati e li comunicano alla Commissione. La Commissione valuta le richieste e, se disponibili, i risultati dei progetti pilota approvati nelle sue revisioni periodiche.*

Emendamento 119

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Il titolare di una patente di guida di una determinata categoria rilasciata per la prima volta è considerato un conducente inesperto ed è soggetto a un periodo di prova di almeno due anni.

Emendamento

1. Il titolare di una patente di guida di una determinata categoria rilasciata per la prima volta è considerato un conducente inesperto ed è soggetto a un periodo di prova di almeno due anni. ***Gli Stati membri stabiliscono norme relative alla durata del periodo e alle sanzioni per i conducenti inesperti.***

Emendamento 120

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Gli Stati membri stabiliscono norme in materia di sanzioni per i conducenti inesperti che guidano con un tasso alcolemico superiore a **0,0 g/ml** e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.

Emendamento

2. Gli Stati membri stabiliscono norme in materia di sanzioni per i conducenti inesperti che guidano con un tasso alcolemico superiore a **0,2 g/ml o sotto l'effetto di sostanze psicotrope o stupefacenti. Le autorità di controllo degli Stati membri stabiliscono una soglia tecnica di misurazione della tolleranza zero sulla base del più basso limite di quantificazione che tiene conto dell'esposizione passiva o accidentale** e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie **e possono includere il ritiro della patente di guida.**

Emendamento 121

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

2 bis. *Gli Stati membri stabiliscono norme più rigorose in materia di sanzioni per i conducenti inesperti, anche nel caso in cui non utilizzino i dispositivi di sicurezza o guidino senza una patente di guida valida, e adottano tutte le misure necessarie per garantirne l'applicazione. Tali sanzioni sono effettive, proporzionate, dissuasive e non discriminatorie.*

Emendamento 122

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3. Gli Stati membri possono stabilire norme aggiuntive applicabili sul loro territorio ai conducenti inesperti durante il periodo di prova al fine di migliorare la sicurezza stradale. Essi ne informano la Commissione.

Emendamento

3. Gli Stati membri possono stabilire norme aggiuntive applicabili sul loro territorio ai conducenti inesperti durante il periodo di prova al fine di migliorare la sicurezza stradale. Essi ne informano la Commissione. ***Tali norme non limitano la guida notturna.***

Emendamento 123

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 5 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 bis. *Per i conducenti che ottengono una nuova categoria durante il loro periodo di prova della categoria di patente rilasciata in precedenza, il periodo di prova della nuova categoria potrebbe essere ridotto tenendo conto del periodo di prova già completato, con un minimo di 6 mesi. Tale riduzione non si applica se la patente esistente è stata rilasciata solo per la categoria AM.*

Emendamento 124

Proposta di direttiva Articolo 15 – paragrafo 5 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

5 ter. *Gli Stati membri sono incoraggiati a inserire una formazione adeguata all'età sulle norme in materia di sicurezza stradale e sulle iniziative di formazione sulla consapevolezza dei rischi legati al traffico nell'ambito dei loro programmi di studio della scuola elementare e secondaria. Gli Stati membri possono utilizzare le entrate assegnate a norma della [direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio^{1 bis}] per sostenere sul piano finanziario tali iniziative. La Commissione può utilizzare le risorse indicate all'[articolo 8 bis di tale direttiva] anche per sostenere sul piano finanziario tali iniziative.*

^{1 bis} *Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9).*

Emendamento 125

Proposta di direttiva Articolo 16 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Emendamento

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

Gli esaminatori di guida che esercitano la propria funzione anteriormente **all'entrata in vigore della presente direttiva** sono soggetti unicamente alle disposizioni relative alla garanzia della qualità e alle misure di formazione continua a carattere

periodico.

Emendamento 126

Proposta di direttiva

Articolo 17 – paragrafo 1 – comma 1

Testo della Commissione

Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, la residenza normale è il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali *e* professionali *oppure*, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Emendamento

Ai fini dell'applicazione della presente direttiva, la residenza normale è il luogo in cui una persona dimora abitualmente, ossia per almeno 185 giorni all'anno, a motivo di legami personali *o* professionali *e*, nel caso di una persona senza legami professionali, a motivo di legami personali che rivelano l'esistenza di una stretta correlazione tra la persona in questione e il luogo in cui abita.

Emendamento 127

Proposta di direttiva

Articolo 17 – paragrafo 4

Testo della Commissione

4. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), e ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida *di categoria B*, un richiedente la cui residenza normale sia diversa dallo Stato membro di cittadinanza può ottenere il rilascio della patente di guida da quest'ultimo, qualora lo Stato membro di residenza normale non preveda la possibilità di superare le prove teoriche o pratiche in una delle lingue ufficiali dello Stato membro di cittadinanza o con l'assistenza di un interprete.

Emendamento

4. In deroga all'articolo 10, paragrafo 1, lettera e), e ai fini specifici del primo rilascio di una patente di guida, un richiedente la cui residenza normale sia diversa dallo Stato membro di cittadinanza può ottenere il rilascio della patente di guida da quest'ultimo, qualora lo Stato membro di residenza normale non preveda la possibilità di superare le prove teoriche o pratiche in una delle lingue ufficiali *dell'UE* dello Stato membro di cittadinanza o con l'assistenza di un interprete.

Emendamento 128

Proposta di direttiva

Articolo 18 – paragrafo 1

Testo della Commissione

1. Gli Stati membri applicano le equivalenze stabilite dalla decisione (UE) 2016/1945 della Commissione⁶⁴ tra le abilitazioni ottenute anteriormente **al 19 gennaio 2013** e le categorie di cui all'articolo 6 della presente direttiva.

⁶⁴ Decisione (UE) 2016/1945 della Commissione, del 14 ottobre 2016, relativa alle equivalenze fra le categorie di patenti di guida (GU L 302 del 9.11.2016, pag. 62).

Emendamento

"1. Gli Stati membri applicano le equivalenze stabilite dalla decisione (UE) 2016/1945 della Commissione⁶⁴ tra le abilitazioni ottenute anteriormente **all'entrata in vigore della presente direttiva** e le categorie di cui all'articolo 6 della presente direttiva.

⁶⁴ Decisione (UE) 2016/1945 della Commissione, del 14 ottobre 2016, relativa alle equivalenze fra le categorie di patenti di guida (GU L 302 del 9.11.2016, pag. 62).

Emendamento 129

Proposta di direttiva Articolo 18 – paragrafo 2

Testo della Commissione

2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente **al 19 gennaio 2013** non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva.

Emendamento

2. Qualsiasi abilitazione alla guida concessa anteriormente **all'entrata in vigore della presente direttiva** non è revocata né in alcun modo limitata dalle disposizioni della presente direttiva.

Emendamento 130

Proposta di direttiva Articolo 19 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) prevenire, accertare e indagare i reati **di cui al** [RIFERIMENTO A PRÜM II];

Emendamento

c) prevenire, accertare e indagare i reati **relativi alla circolazione stradale in conformità del** [RIFERIMENTO A PRÜM II], **a condizione che si applichino tutte le condizioni necessarie a tal fine e nel rispetto dei principi di limitazione delle finalità, necessità e proporzionalità;**

Emendamento 131

Proposta di direttiva Articolo 20 – comma 1

Testo della Commissione

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, fornendo anche i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili.

Emendamento

Gli Stati membri informano annualmente la Commissione in merito al numero di patenti di guida rilasciate, rinnovate, sostituite, revocate e convertite per ciascuna categoria, fornendo anche i dati sul rilascio e sull'uso delle patenti di guida mobili. ***Gli Stati membri informano inoltre la Commissione entro tre mesi se le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative da essi adottate, necessarie per conformarsi alla presente direttiva, sono modificate in modo da incidere sull'applicazione delle disposizioni della presente direttiva.***

Emendamento 132

Proposta di direttiva Articolo 20 – comma 1 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri condividono anche i dati sulle loro migliori pratiche per quanto riguarda le misure di sicurezza stradale e le iniziative di formazione sulla consapevolezza dei rischi, in particolare per quanto concerne i conducenti inesperti e nell'ambito della formazione lungo tutto l'arco della vita, i tipi di controlli dell'idoneità medica per fascia di età, l'uso del sistema di sostegno per fascia di età attraverso interventi di feedback con attestato di partecipazione e raccomandazioni forniti da un istruttore di guida, uno psicologo del traffico o un esaminatore di guida, nonché le misure volte ad aumentare la sicurezza stradale tra gli utenti vulnerabili della strada, comprese le misure riguardanti la

micromobilità.

Emendamento 133

Proposta di direttiva Articolo 20 – comma 1 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

Gli Stati membri comunicano con cadenza annuale alla Commissione le statistiche sugli incidenti stradali per categoria di patente di guida, causati da conducenti inesperti nell'ambito del sistema di guida accompagnata di cui all'articolo 14. Ogni 3 anni, la Commissione è invitata a redigere una relazione che metta a confronto gli incidenti stradali causati dai conducenti che hanno ottenuto la patente di guida seguendo un sistema di guida accompagnata con quelli degli altri conducenti. La relazione tiene conto dei dati per ogni categoria di patente di guida. La Commissione rende la relazione disponibile al pubblico, anche attraverso il portale CBE come stabilito dalla [direttiva CBE].

Emendamento 134

Proposta di direttiva Articolo 21 – paragrafo 2

Testo della Commissione

Emendamento

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, ***all'articolo 10, paragrafo 8***, e all'articolo 16, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi

2. Il potere di adottare gli atti delegati di cui all'articolo 4, paragrafo 8, all'articolo 5, paragrafo 6, all'articolo 8, paragrafo 2, ***all'articolo 9, paragrafo 2 (nuovo), all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, lettera a) (nuova), all'articolo 12, paragrafo 8 bis (nuovo)***, all'articolo 10, paragrafo 8, ***e all'articolo 16 bis, paragrafo 2 (nuovo)***, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque

prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

anni a decorrere dal [data di entrata in vigore della presente direttiva]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

Emendamento 135

Proposta di direttiva

Articolo 23 – paragrafo 1

Direttiva (UE) 2022/2561

Articolo 5 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

c) a partire dai 17 anni di età, veicoli **della categoria** di patenti di guida C, a condizione di essere titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e solo alle condizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva [RIFERIMENTO ALLA PRESENTE DIRETTIVA].

Emendamento

c) a partire dai 17 anni di età, veicoli **delle categorie** di patenti di guida C e C1, a condizione di essere titolare di un CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e solo alle condizioni di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della direttiva [RIFERIMENTO ALLA PRESENTE DIRETTIVA].'

Emendamento 136

Proposta di direttiva

Articolo 23 – paragrafo 1 bis (nuovo)

Direttiva (UE) 2022/2561

Articolo 5 – paragrafo 3 – lettera a

Testo in vigore

a) a partire dai 21 anni di età:
i) veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, **per effettuare il trasporto di passeggeri per servizi di linea con percorrenza non superiore a**

Emendamento

All'articolo 5, paragrafo 3, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

'a) a partire dai 21 anni di età:
i) veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, nonché veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1 + E, a condizione di essere titolare del CAP di

50 chilometri, nonché veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1 + E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie summenzionate a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 18 anni di età, a condizione che questi sia titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1;

ii) veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, a condizione che questi sia titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

Gli Stati membri possono **autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie summenzionate a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 20 anni di età**, a condizione che **questi sia titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1. L'età può essere ridotta a 18 anni per la guida di** tali veicoli senza passeggeri;

cui all'articolo 6, paragrafo 2.

Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie summenzionate a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 18 anni di età, a condizione che questi sia titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

ii) soppresso

Gli Stati membri possono **abbassare l'età minima per le categorie D e DE per i conducenti professionisti di autobus a:**

- **19 anni sul loro territorio**, a condizione che **i conducenti abbiano seguito una formazione professionale completa e siano titolari del CAP, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561;**

- **18 anni sul loro territorio**, a condizione che **i conducenti abbiano seguito una formazione professionale completa e siano titolari del CAP, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, della direttiva (UE) 2022/2561, e che guidino** tali veicoli senza passeggeri.'

Emendamento 137

Proposta di direttiva

Allegato I – parte A1 – punto 2 – facciata 2

Testo della Commissione

Emendamento

Facciata 2

Facciata 2

| 13. | 9. | 10. | 11. | 12. |
|-------|---|-----|-----|-----|
| (14.) | AM  | | | |
| | A1  | | | |
| | A2  | | | |
| | A  | | | |
| | B1  | | | |
| | B  | | | |
| | C1  | | | |
| | C  | | | |
| | D1  | | | |
| | D  | | | |
| | BE  | | | |
| | C1E  | | | |
| | CE  | | | |
| | D1E  | | | |
| | DE  | | | |

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

Inserire una nuova riga con il codice T e il pittogramma del trattore nella colonna 9.

Emendamento 138

Proposta di direttiva

Allegato I – parte B1 – punto 4 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) ***DG 8: dati biometrici dell'iride del titolare della patente;***

e) ***soppressa***

Emendamento 139

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera b – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

– ***impatti sul rischio di distrazione a causa dell'utilizzo di sistemi GSM o altri dispositivi elettronici durante la guida e ripercussioni in materia di sicurezza;***

Emendamento 140

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera c – trattino 1

Testo della Commissione

Emendamento

– principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza

– principi fondamentali relativi all'osservanza della distanza di sicurezza

fra i veicoli, allo spazio di frenata e alla tenuta di strada in diverse condizioni sia atmosferiche sia della strada;

fra i veicoli, allo spazio di frenata e alla tenuta di strada in diverse condizioni sia atmosferiche sia della strada, ***anche in particolare condizioni di scivolosità e neve;***

Emendamento 141

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera d – trattino 1

Testo della Commissione

– fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada, in particolare degli utenti della strada vulnerabili che godono di un livello di protezione inferiore nel traffico rispetto agli utenti di autoveicoli quali automobili, autobus e autocarri e che sono direttamente esposti alle forze in atto nelle collisioni. Tale categoria comprende pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a motore a due ruote, utenti di dispositivi di mobilità personale e persone con disabilità o con mobilità e orientamento ridotti;

Emendamento

– fattori di rischio specificamente legati all'inesperienza degli altri utenti della strada, in particolare degli utenti della strada vulnerabili che godono di un livello di protezione inferiore nel traffico rispetto agli utenti di autoveicoli quali automobili, autobus e autocarri e che sono direttamente esposti alle forze in atto nelle collisioni. Tale categoria comprende ***bambini,*** pedoni, ciclisti, utenti di veicoli a motore a due ruote, utenti di dispositivi di mobilità personale e persone con disabilità o con mobilità e orientamento ridotti;

Emendamento 142

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera d – trattino 2

Testo della Commissione

– rischi legati alla manovra e alla guida di diversi tipi di veicolo e al relativo campo visivo del conducente, ***compresi i veicoli con sistemi avanzati di assistenza alla guida e altre caratteristiche di automazione;***

Emendamento

– rischi legati alla manovra, ***all'interazione e*** alla guida di diversi tipi di veicolo ***dovuti alle diverse dimensioni e dinamiche di guida*** e al relativo campo visivo del conducente;

Emendamento 143

Proposta di direttiva

Allegato II - parte I - lettera A - punto 2 - lettera d - trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***angoli morti e variazioni di pendenza;***

Emendamento 144

Proposta di direttiva

Allegato II - parte I - lettera A - punto 2 - lettera d - trattino 2 ter (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***utilizzo corretto e tempestivo degli indicatori di direzione;***

Emendamento 145

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera e – trattino 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

- ***norme sul modo di comportarsi se un veicolo di emergenza si sta avvicinando e sulle azioni da compiere nel luogo in cui è avvenuta una collisione;***

Emendamento 146

Proposta di direttiva

Allegato II - parte I - lettera A - punto 2 - lettera e - trattino 4

Testo della Commissione

Emendamento

- conoscenza di aspetti relativi alla sicurezza dei veicoli alimentati con combustibili alternativi;

- conoscenza di aspetti relativi alla sicurezza dei veicoli alimentati con combustibili alternativi ***e/o alimentati a batterie, in particolare i rischi di incendio generalizzato/sviluppo di incendi o di reazione chimica in caso di incidente o guasto;***

Emendamento 147

Proposta di direttiva
Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera f

Testo della Commissione

f) precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo;

Emendamento

f) precauzioni da adottare nello scendere dal veicolo, ***tra cui garantire che sia sicuro aprire la porta del veicolo e che ciò non crei un pericolo per altri utenti della strada quali i pedoni, i ciclisti e gli utenti dei mezzi di micromobilità;***

Emendamento 148

Proposta di direttiva
Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera i

Testo della Commissione

i) regole e aspetti dell'uso dei veicoli legati all'ambiente, anche per quanto riguarda i veicoli elettrici: corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, consumo ridotto di carburante/energia, limitazione delle emissioni (emissioni di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici, rumore e microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici e della strada ecc.).

Emendamento

i) regole e aspetti dell'uso dei veicoli legati all'ambiente, anche per quanto riguarda i veicoli elettrici: corretto impiego dei dispositivi di segnalazione acustica, consumo ridotto di carburante/energia, limitazione delle emissioni (emissioni di gas a effetto serra, inquinanti atmosferici, rumore e microplastiche derivanti dall'usura degli pneumatici, ***dei freni*** e della strada ecc.).

Emendamento 149

Proposta di direttiva
Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) i rudimenti del primo soccorso e la capacità di utilizzare la cassetta di primo soccorso nonché la capacità di provvedere al primo soccorso, inclusa la rianimazione;

Gli Stati membri possono, in alternativa, consentire l'opzione che una formazione pratica di primo soccorso certificata e

precedentemente completata, che includa la rianimazione, preveda un'esenzione dai contenuti dell'esame teorico relativo al primo soccorso;

Emendamento 150

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera i ter (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i ter) l'interazione sicura con le funzioni dei sistemi di assistenza alla guida avanzati e altre caratteristiche di automazione, compresi i loro vantaggi, limitazioni e rischi associati;

Emendamento 151

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 2 – lettera i quater (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i quater) quadro normativo di base sulle limitazioni dell'accesso dei veicoli alle aree urbane, ivi comprese le zone a emissioni ridotte;

Emendamento 152

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – titolo

Testo della Commissione

Emendamento

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

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

Emendamento 153

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera d

Testo della Commissione

d) comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso;

Emendamento

d) comportamento in caso di incidente; misure da adottare in caso di incidente o situazione assimilabile, compresi gli interventi di emergenza quali l'evacuazione dei passeggeri, nonché rudimenti di pronto soccorso, ***ivi compresa la rianimazione;***

Emendamento 154

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera f bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

f bis) finalità e utilizzo di rallentatori/scarico e freni;

Emendamento 155

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

g) limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo;

g) limitazione del campo visivo legata alle caratteristiche del veicolo, ***segnatamente per quanto riguarda i pedoni davanti al veicolo e i ciclisti a lato del veicolo e davanti a esso;***

Emendamento 156

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h bis) stile di guida ecologico e prudente: distanza dal veicolo che si trova davanti; il

sorpasso in curva, il cambio di corsia, le norme in materia di priorità, i limiti di velocità;

Emendamento 157

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera i

Testo della Commissione

i) fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli: controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), problemi specifici legati a particolari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti), operazioni di carico e scarico e impiego di attrezzature di movimentazione (solo categorie C, CE, C1 e C1E);

Emendamento

i) fattori di sicurezza relativi al caricamento dei veicoli: controllo del carico (posizionamento e ancoraggio), problemi specifici legati a particolari tipi di merce (ad esempio carichi liquidi o sporgenti), operazioni di carico e scarico e impiego di attrezzature di movimentazione (solo categorie C, CE, C1, C1E e T)

Emendamento 158

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) protocolli, procedure e misure di sicurezza riguardanti le aree di parcheggio sicure;

Emendamento 159

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera A – punto 4 – paragrafo 1 – lettera j

Testo della Commissione

j) responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate; comfort e sicurezza dei passeggeri; trasporto di bambini; controlli necessari prima della partenza; la prova teorica deve riguardare tutti i diversi tipi di autobus (destinati al servizio di linea e a quello privato, autobus

Emendamento

j) responsabilità del conducente nei confronti delle persone trasportate; comfort e sicurezza dei passeggeri e in particolare delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, **come pure un'adeguata reazione in caso di violenza e molestie basate sul genere**; trasporto di bambini; controlli

di dimensioni eccezionali ecc.) (solo categorie D, DE, D1 e D1E);

necessari prima della partenza; la prova teorica deve riguardare tutti i diversi tipi di autobus (destinati al servizio di linea e a quello privato, autobus di dimensioni eccezionali ecc.) (solo categorie D, DE, D1 e D1E);

Emendamento 160

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 1 – lettera c – comma 1

Testo della Commissione

Il codice dell'Unione indicato su una patente di guida di categoria A1, A2, A, B1, B e BE rilasciata in seguito a una prova di capacità e comportamento effettuata su un veicolo dotato di cambio automatico è rimosso se il titolare supera una prova specifica di capacità e comportamento o se porta a termine un'apposita formazione.

Emendamento

Il codice dell'Unione indicato su una patente di guida di categoria A1, A2, A, B1, B, B e BE rilasciata in seguito a una prova di capacità e comportamento effettuata su un veicolo dotato di cambio automatico ***non è obbligatoriamente esposto o*** è rimosso se il titolare supera una prova specifica di capacità e comportamento o se porta a termine un'apposita formazione, ***che può avvenire prima o dopo la prova di capacità e comportamento su un veicolo dotato di cambio automatico.***

Emendamento 161

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 1 – lettera c – comma 2 – punto i

Testo della Commissione

i) approvare e supervisionare l'apposita formazione; ***o***

Emendamento

i) approvare e supervisionare l'apposita formazione, ***anche nel contesto della formazione per conducenti generale;***
o

Emendamento 162

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 1 – lettera d – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Disposizioni specifiche concernenti i veicoli di categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E e **T**

Emendamento 163

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera g – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 164

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera h – comma 1

Testo della Commissione

autoarticolato o insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C e un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 m; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20 000 kg, la lunghezza complessiva pari o superiore a 14 m e la larghezza pari o superiore a 2,4 m; i veicoli devono essere capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS e

Emendamento

autoarticolato o insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C e un rimorchio di lunghezza pari o superiore a 7,5 m; nei due casi la massa limite deve essere pari o superiore a 20 000 kg, la lunghezza complessiva pari o superiore a 14 m e la larghezza pari o superiore a 2,4 m; i veicoli devono essere capaci di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h e devono disporre di ABS, ***di una***

dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014; ***lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice***; l'autoarticolato o l'insieme deve essere presentato con un minimo di 15 000 kg di massa totale effettiva.

ralla, di un cambio dotato di almeno 8 rapporti per la marcia avanti e dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014; l'autoarticolato o l'insieme deve essere presentato con un minimo di 15 000 kg di massa totale effettiva.

Emendamento 165

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera i – comma 1

Testo della Commissione

veicolo di categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg e lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014; ***lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice***;

Emendamento

veicolo di categoria C1 con massa limite pari o superiore a 4 000 kg e lunghezza pari o superiore a 5 m, capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il veicolo deve disporre di ABS e deve essere dotato dell'apparecchio di controllo di cui al regolamento (UE) n. 165/2014;

Emendamento 166

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera j – comma 1

Testo della Commissione

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, con lunghezza complessiva pari o superiore a 8 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; ***lo spazio di carico deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza almeno pari a quelle della motrice; il cassone può anche essere leggermente meno largo della motrice, purché, in tal caso, la visione posteriore risulti possibile soltanto***

Emendamento

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria C1 e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, con lunghezza complessiva pari o superiore a 8 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

attraverso gli specchietti retrovisori esterni dell'autoveicolo; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

Emendamento 167

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera l – comma 1

Testo della Commissione

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, di larghezza pari o superiore a 2,4 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; ***lo spazio di carico del rimorchio deve consistere in un cassone chiuso di altezza e di larghezza di almeno 2 m;*** il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

Emendamento

insieme composto di un veicolo adatto alla prova per la categoria D e un rimorchio con massa limite pari o superiore a 1 250 kg, di larghezza pari o superiore a 2,4 m e capace di sviluppare una velocità di almeno 80 km/h; il rimorchio deve essere presentato con un minimo di 800 kg di massa totale effettiva.

Emendamento 168

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 5 – paragrafo 2 – lettera n bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

n bis) Categoria T:

complesso di veicoli composti di un trattore della categoria T e di un rimorchio:

- a) velocità massima del trattore determinata dalla progettazione superiore a 40 km/h,***
- b) velocità massima del complesso di veicoli superiore a 40 km/h;***
- c) sistema di frenatura a doppia linea;***
- d) rimorchio con almeno una zona di carico chiusa (non è consentito il telaio***

senza pavimento chiuso);

e) lunghezza del rimorchio quando si utilizza un rimorchio a timone rigido di almeno 4,5 m e

f) lunghezza del complesso di veicoli di almeno 7,5 m.

Emendamento 169

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 6 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione

e) cambiamento di direzione: svolta a destra e a sinistra; cambio di corsia;

Emendamento

e) cambiamento di direzione: svolta a destra e a sinistra; cambio di corsia, ***inversione a U***;

Emendamento 170

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 6 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli (***se possibile***); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

Emendamento

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri veicoli, ***ivi compresi i ciclisti, gli utenti dei mezzi di micromobilità, i pedoni***; superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

Emendamento 171

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 6 – paragrafo 3 – lettera h

Testo della Commissione

h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe

Emendamento

h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello, ***piste ciclabili***; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali;

salite/discese; gallerie;

guida su lunghe salite/discese; gallerie;

Emendamento 172

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 6 – paragrafo 3 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h bis) interazione con altri veicoli, ivi compresa la previsione degli angoli morti e l'utilizzo adeguato degli indicatori di direzione;

Emendamento 173

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 6 – paragrafo 3 – lettera j

Testo della Commissione

Emendamento

j) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo.

j) rispetto delle necessarie precauzioni nello scendere dal veicolo, ***in particolare nei confronti dei ciclisti.***

Emendamento 174

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri ***veicoli*** (se possibile); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri ***utenti della strada, ivi compresi i ciclisti*** (se possibile); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

Emendamento 175

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) guida indipendente verso una determinata destinazione, al di là delle indicazioni di svolta specifiche;

Emendamento 176

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera h

Testo della Commissione

Emendamento

h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie;

h) elementi e caratteristiche stradali speciali (se del caso): rotonde; ***percorrere rotonde con un veicolo di grandi dimensioni; guida a destra e a sinistra;*** passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; ***piste ciclabili;*** guida su lunghe salite/discese; ***variazioni di pendenza;*** gallerie;

Emendamento 177

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera h bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

h bis) interazione con altri utenti della strada, ivi compresa la previsione degli angoli morti e l'utilizzo adeguato degli indicatori di direzione;

Emendamento 178

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera i

Testo della Commissione

Emendamento

i) ***rispetto delle necessarie precauzioni nello*** scendere dal veicolo;

i) ***salire e*** scendere dal veicolo, ***ivi compreso garantire che sia sicuro aprire la porta dei veicoli e che ciò non crei un***

pericolo per altri utenti della strada quali i pedoni, i ciclisti e gli utenti dei mezzi di micromobilità, con particolare attenzione nell'aprire la porta con la mano più lontana da essa;

Emendamento 179

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 7 – paragrafo 4 – lettera j

Testo della Commissione

j) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle, con l'ausilio di simulatori.

Emendamento

j) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle, **anche** con l'ausilio di simulatori.

Emendamento 180

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – titolo

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 181

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 1 – lettera f

Testo della Commissione

f) controllare i fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico (se del caso), chiusura della cabina (se del caso), metodi di carico, fissaggio del carico (solo per le categorie C, CE, C1 **e C1E**);

Emendamento

f) controllare i fattori di sicurezza del carico: struttura di contenimento, teli di copertura, chiusure del compartimento merci, dispositivi di carico (se del caso), chiusura della cabina (se del caso), metodi di carico, fissaggio del carico (solo per le categorie C, CE, C1, C1E **e T**);

Emendamento 182

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 1 – lettera g

Testo della Commissione

g) controllare frizione e freno, nonché i collegamenti elettrici (solo per le categorie CE, C1E, DE e D1E);

Emendamento

g) controllare frizione e freno, nonché i collegamenti elettrici (solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E e T);

Emendamento 183

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 2 – lettera a

Testo della Commissione

a) aggancio e sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro) (solo per le categorie CE, C1E, DE e D1E);

Emendamento

a) aggancio e sgancio di un rimorchio dall'autoveicolo; all'inizio della manovra il veicolo e il rimorchio devono trovarsi fianco a fianco (cioè non l'uno dietro l'altro) (solo per le categorie CE, C1E, DE, D1E e T);

Emendamento 184

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 2 – lettera a bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

a bis) vari meccanismi di aggancio tra rimorchi e autocarri, tenendo in considerazione la ralla per i veicoli articolati (per i semirimorchi) e il gancio di traino per i rimorchi a timone (autocarro rigido) come pure i protocolli e le procedure operative standard per il collegamento e lo scollegamento dei rimorchi dagli autocarri durante l'utilizzo di tali meccanismi di aggancio;

Emendamento 185

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 2 – lettera c

Testo della Commissione

Emendamento

c) parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture simili (solo per le categorie C, CE, C1 e C1E);

c) parcheggio in sicurezza per operazioni di carico/scarico tramite apposita rampa o piattaforma, o strutture simili (solo per le categorie C, CE, C1, C1E e **T**);

Emendamento 186

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera e

Testo della Commissione

Emendamento

e) cambiamento di direzione: svolta a destra e a sinistra; cambio di corsia;

e) cambiamento di direzione: svolta a destra e a sinistra; cambio di corsia, **inversione a U**;

Emendamento 187

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera e bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

e bis) tenere conto degli angoli morti;

Emendamento 188

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera g

Testo della Commissione

Emendamento

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri **veicoli** (se possibile); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

g) sorpasso/superamento: sorpasso di altri **utenti della strada e di utenti dei mezzi di micromobilità, compresi i ciclisti e i pedoni** (se possibile); superamento di ostacoli, ad esempio vetture posteggiate; essere oggetto di sorpasso da parte di altri veicoli (se del caso);

Emendamento 189

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera h

Testo della Commissione

h) elementi e caratteristiche stradali speciali (*se del caso*): rotonde; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali; guida su lunghe salite/discese; gallerie;

Emendamento

h) elementi e caratteristiche stradali speciali: ***percorrere*** rotonde ***con un veicolo di grandi dimensioni; guida a destra e a sinistra***; passaggi a livello; fermate di autobus/tram; attraversamenti pedonali, ***piste ciclabili***; guida su lunghe salite/discese; gallerie;

Emendamento 190

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera i

Testo della Commissione

i) ***rispetto delle necessarie precauzioni nello*** scendere dal veicolo.

Emendamento

i) ***salire e*** scendere dal veicolo, ***anche facendo sì che sia sicuro aprire la porta del veicolo e che ciò non crei un pericolo per altri utenti della strada quali i pedoni, i ciclisti e gli utenti dei mezzi di micromobilità;***

Emendamento 191

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 3 – lettera i bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

i bis) precauzioni da adottare per salire e scendere dal veicolo in sicurezza.

Emendamento 192

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 4 – lettera a

Testo della Commissione

a) guidare con uno stile tale da garantire la sicurezza e ridurre il consumo di carburante/energia e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa;

Emendamento

a) guidare con uno stile tale da garantire la sicurezza e ridurre il consumo di carburante/energia e le emissioni durante le fasi di accelerazione e decelerazione, nella guida in salita e in discesa, **la distanza dal veicolo che si trova davanti, il sorpasso in curva, il cambio di corsia, le norme in materia di priorità, i limiti di velocità;**

Emendamento 193

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 8 – paragrafo 4 – lettera b

Testo della Commissione

b) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle, con l'ausilio di simulatori.

Emendamento

b) reagire alle situazioni pericolose e anticiparle, **anche** con l'ausilio di simulatori.

Emendamento 194

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 9 – paragrafo 1 – comma 2

Testo della Commissione

Gli esaminatori devono essere formati in modo da poter valutare correttamente la capacità dei candidati di guidare in sicurezza. L'operato degli esaminatori deve essere oggetto di supervisione da parte di un organismo a tal fine designato dagli Stati membri, per garantire che gli errori siano valutati in modo corretto e coerente in applicazione del presente allegato.

Emendamento

Gli esaminatori devono essere formati in modo da poter valutare correttamente la capacità dei candidati di guidare in sicurezza. L'operato degli esaminatori deve essere oggetto di supervisione da parte di un organismo **indipendente** a tal fine designato dagli Stati membri, per garantire che gli errori siano valutati in modo corretto e coerente in applicazione del presente allegato.

Emendamento 195

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 9 – paragrafo 3 – lettera a

Testo della Commissione

a) controlla il veicolo, tenendo conto degli aspetti seguenti: corretto impiego di cinture di sicurezza, specchietti retrovisori, poggiatesta, sedili, fari e dispositivi assimilabili, frizione, cambio, acceleratore, freno (sistema terziario compreso, se disponibile), sterzo; controllo del veicolo in situazioni diverse e a diverse velocità; tenuta di strada; massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; massa e tipi di carico (solo per le categorie BE, C, CE, C1, C1E, DE e D1E); comfort dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1 e D1E) (nessuna accelerazione né frenata brusca, guida fluida);

Emendamento

a) controlla il veicolo, tenendo conto degli aspetti seguenti: corretto impiego di cinture di sicurezza, **ausili moderni per la guida e la sicurezza**, specchietti retrovisori, poggiatesta, sedili, fari e dispositivi assimilabili, frizione, cambio, acceleratore, freno (sistema terziario compreso, se disponibile), sterzo; controllo del veicolo in situazioni diverse e a diverse velocità; tenuta di strada; massa, dimensioni e caratteristiche del veicolo; massa e tipi di carico (solo per le categorie BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E e T); comfort dei passeggeri (solo per le categorie D, DE, D1 e D1E) (nessuna accelerazione né frenata brusca, guida fluida);

Emendamento 196

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 9 – paragrafo 3 – lettera b

Testo della Commissione

b) ha uno stile di guida attento ai consumi e all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni (solo per le categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);

Emendamento

b) ha uno stile di guida attento ai consumi e all'ambiente, controllando opportunamente il numero di giri, il cambio delle marce, le frenate e le accelerazioni **e utilizza ausili essenziali per la sicurezza e/o per la guida a bordo dei veicoli** (solo per le categorie B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);

Emendamento 197

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 9 – paragrafo 3 – lettera c

Testo della Commissione

c) rispetta le regole di osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti; visuale a lunga e media distanza, nonché a distanza ravvicinata;

Emendamento

c) rispetta le regole di osservazione: osservazione a 360 gradi; corretto impiego degli specchietti **e delle nuove tecnologie**; visuale a lunga e media distanza, nonché a distanza ravvicinata;

Emendamento 198

Proposta di direttiva

Allegato II – parte I – lettera B – punto 9 – paragrafo 3 – lettera j

Testo della Commissione

j) controlla la frenata e l'arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate e arresti adeguati alle circostanze; anticipo; utilizzo dei diversi sistemi di frenatura (solo per le categorie C, CE, D e DE); riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura (solo per le categorie C, CE, D e DE).

Emendamento

j) controlla la frenata e l'arresto: tempestiva riduzione della velocità, frenate e arresti adeguati alle circostanze; anticipo; utilizzo dei diversi sistemi di frenatura (solo per le categorie C, CE, D e DE); riduzione della velocità con sistemi diversi da quelli di frenatura **e utilizzo delle tecnologie a bordo dei veicoli** (solo per le categorie C, CE, D e DE).

Emendamento 199

Proposta di direttiva

Allegato II – parte II – comma 1 – trattino 5

Testo della Commissione

– tener conto di tutti i fattori che influiscono sul comportamento al volante (ad esempio alcol, fatica, difetti della vista ecc.) per conservare appieno l'uso delle capacità necessarie alla sicurezza della guida;

Emendamento

– tener conto di tutti i fattori che influiscono sul comportamento al volante (ad esempio alcol, fatica, difetti della vista, **uso dei dispositivi elettronici** ecc.) per conservare appieno l'uso delle capacità necessarie alla sicurezza della guida;

Emendamento 200

Proposta di direttiva

Allegato II – parte II – comma 1 – trattino 7

Testo della Commissione

– avere una conoscenza sufficiente dei fattori di rischio legati **ai** mezzi di micromobilità;

Emendamento

– avere una conoscenza sufficiente dei fattori di rischio legati **a ciclisti, pedoni e utenti dei** mezzi di micromobilità;

Emendamento 201

**Proposta di direttiva
Allegato II – parte II – comma 2**

Testo della Commissione

Gli Stati membri **possono** adottare misure opportune affinché i conducenti che non presentano più le conoscenze, le capacità e i comportamenti indicati ai citati punti da 1 a 9 possano recuperare tali conoscenze e capacità e continuino ad adottare i comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore.

Emendamento

Gli Stati membri **sono incoraggiati ad** adottare misure opportune affinché i conducenti che non presentano più le conoscenze, le capacità e i comportamenti indicati ai citati punti da 1 a 9 possano recuperare tali conoscenze e capacità e continuino ad adottare i comportamenti necessari per la guida di un veicolo a motore. **Gli Stati membri possono utilizzare le entrate assegnate a norma della direttiva (UE) 2015/413 per sostenere sul piano finanziario tali misure.**

Emendamento 202

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 1 – paragrafo 1**

Testo della Commissione

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

Emendamento

(1) Gruppo 1 conducenti di veicoli delle categorie A, A1, A2, AM, B, B1, **BE e T**;

Emendamento 203

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 1 – paragrafo 3**

Testo della Commissione

(3) La legislazione nazionale **potrà prevedere** disposizioni al fine di applicare ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B e che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (taxi, ambulanze ecc.) le disposizioni previste nel presente allegato per i conducenti del gruppo 2.

Emendamento

(3) La legislazione nazionale **prevede** disposizioni al fine di applicare ai conducenti di veicoli rientranti nella categoria B e che utilizzano la patente di guida per scopi professionali (taxi, ambulanze ecc.) le disposizioni previste nel presente allegato per i conducenti del gruppo 2.

Emendamento 204

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 3 – comma 1**

Testo della Commissione

I candidati devono effettuare un'autovalutazione della loro idoneità fisica e mentale alla guida di un veicolo a motore.

Emendamento

soppresso

Emendamento 205

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 3 – comma 2**

Testo della Commissione

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico ***se, dall'autovalutazione della loro idoneità fisica e mentale,*** durante l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si devono sottoporre prima di ottenere la patente, ***risulta che sono probabilmente colpiti da una o più delle incapacità menzionate nel presente allegato.***

Emendamento

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico, ***compreso un esame adeguato della vista di cui al punto 6,*** durante l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si devono sottoporre prima di ottenere la patente, ***che culmini nell'emissione di un parere medico motivato da parte di un'autorità medica la cui competenza sia adeguata alla complessità degli scopi combinati del presente allegato.***

Emendamento 206

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 3 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

3 bis. Gli Stati membri possono stabilire norme e regole più rigorose di quelle stabilite nel presente allegato per il rilascio o il successivo rinnovo della patente di guida.

Emendamento 207

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 4 – comma 1

Testo della Commissione

Emendamento

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono essere sottoposti a verifica, conformemente al sistema nazionale in vigore nello Stato membro di residenza normale, in occasione del rinnovo della patente.

I candidati devono essere sottoposti a un esame medico **della loro idoneità fisica e mentale alla guida di un veicolo a motore** prima del rilascio iniziale della patente e, successivamente, i conducenti devono essere sottoposti a verifica, conformemente al sistema nazionale in vigore nello Stato membro di residenza normale, in occasione del rinnovo della patente. **L'esame medico può essere effettuato da un medico di medicina generale, purché abbia completato il corso di formazione online di cui all'articolo 10, paragrafo 8 bis.**

Emendamento 208

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 4 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

4 bis. I conducenti sono soggetti alla stessa procedura al momento del rinnovo della patente di guida.

Emendamento 209

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 6 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

Il candidato alla patente di guida **e al suo rinnovo** dovrà sottoporsi a esami appropriati per accertare la compatibilità della sua acutezza visiva, ***misurata attraverso una tabella dell'acutezza visiva omologata***, e del suo campo visivo con la guida dei veicoli a motore. Se c'è motivo di dubitare che la sua vista sia adeguata, il candidato dovrà essere esaminato da un'autorità medica competente ***o da un professionista oculista qualificato autorizzato a norma del diritto nazionale***. Durante questo esame l'attenzione dovrà essere rivolta in particolare ai seguenti elementi: acutezza visiva, campo visivo, visione crepuscolare, sensibilità all'abbagliamento e al contrasto, diplopia e altre funzioni visive che possono compromettere la guida sicura.

Emendamento 210

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 6 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

Per i conducenti appartenenti al gruppo 1 che non soddisfano le norme riguardanti il campo visivo o l'acutezza visiva, il rilascio della patente può essere autorizzato in "casi eccezionali", ove vi siano motivi di ritenere che il rilascio di una patente di guida al candidato non pregiudichi la sicurezza stradale; in questi casi il conducente deve essere sottoposto a un esame da parte di un'autorità medica competente, ***o da un professionista oculista qualificato autorizzato a norma del diritto nazionale***, per dimostrare l'assenza di altre patologie che pregiudichino la funzione visiva, fra cui la sensibilità all'abbagliamento e al contrasto e la visione crepuscolare. Il

un'autorità competente.

conducente o il candidato deve anche essere sottoposto a una prova pratica positiva svolta da un'autorità competente.

Emendamento 211

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 6 – comma 3 – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 212

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 6 – comma 3 – punto 2

Testo della Commissione

(2) Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida che ha una perdita funzionale totale della vista di un occhio o che utilizza soltanto un occhio (ad esempio in caso di diplopia) deve avere una acutezza visiva di almeno 0,5, se del caso con lenti correttive. L'autorità medica competente deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo di tale occhio soddisfa i requisiti di cui al punto 6.1).

Emendamento

(2) Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida che ha una perdita funzionale totale della vista di un occhio o che utilizza soltanto un occhio (ad esempio in caso di diplopia) deve avere una acutezza visiva di almeno 0,5 (***notazione decimale***), se del caso con lenti correttive. L'autorità medica competente deve certificare che tale condizione di vista monoculare esiste da un periodo di tempo sufficientemente lungo da consentire l'adattamento del soggetto e che il campo visivo di tale occhio soddisfa i requisiti di cui al punto 6.1).

Emendamento 213

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 6 – paragrafo 3

Testo della Commissione

3) A seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita della visione da un occhio, deve essere previsto un periodo di adattamento adeguato (ad es. sei mesi) in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida.

Emendamento

3) A seguito di diplopia sviluppata recentemente o della perdita della visione da un occhio, deve essere previsto un periodo di adattamento adeguato (ad es. sei mesi) in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida. ***L'autorità può determinare prescrizioni di validità limitata nella durata e se del caso limitazioni per la guida notturna.***

Emendamento 214

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 6 – paragrafo 4 – comma 1**

Testo della Commissione

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

Emendamento

Il candidato al rilascio o al rinnovo della patente di guida deve possedere un'acutezza visiva, se del caso con lenti correttive, di almeno 0,8 (***notazione decimale***) per l'occhio più sano e di almeno 0,1 (***notazione decimale***) per l'occhio meno sano. Se per ottenere i valori di 0,8 e 0,1 sono utilizzate lenti correttive, l'acutezza visiva minima (0,8 e 0,1) deve essere ottenuta mediante correzione per mezzo di lenti con potenza non superiore a otto diottrie, o mediante lenti a contatto. La correzione deve essere ben tollerata. ***L'esame medico può essere effettuato da un medico di medicina generale che abbia seguito la formazione online di cui all'articolo 10, paragrafo 8 bis.***

Emendamento 215

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 6 – paragrafo 4 – comma 3**

Testo della Commissione

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

Emendamento

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o al conducente **che presenta significative alterazioni della visione crepuscolare e** alterazione della sensibilità al contrasto **e una visione non sufficiente dopo abbagliamento, con tempo di recupero non idoneo anche nell'occhio con risultato migliore** o da diplopia.

Emendamento 216

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 6 – paragrafo 4 – comma 4**

Testo della Commissione

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

Emendamento

A seguito della perdita della visione da un occhio, deve essere prescritto un periodo di adattamento adeguato (ad es. sei mesi) in cui non è consentito guidare. Trascorso tale periodo, la guida è autorizzata esclusivamente previo parere favorevole rilasciato da specialisti della vista e della guida. **L'autorità medica competente può consentire la guida con eventuali prescrizioni o può imporre limitazioni.**

Emendamento 217

**Proposta di direttiva
Allegato III – punto 10 – comma 3 – punto 2**

Testo della Commissione

(2) Il candidato o conducente affetto da diabete in trattamento con farmaci che possono provocare ipoglicemia deve dimostrare di comprendere il rischio connesso all'ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua patologia.

Emendamento

(2) Il candidato o conducente affetto da diabete in trattamento con farmaci che possono provocare ipoglicemia deve dimostrare di comprendere il rischio connesso all'ipoglicemia e di controllare in modo adeguato la sua patologia, **anche attraverso un sistema di monitoraggio continuo, ove ritenuto necessario da**

un'autorità medica competente.

Emendamento 218

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 10 – comma 7 – punto 3 – comma 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 219

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 11 – comma 2 – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente con un'affezione neurologica grave, salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta dal parere di un medico autorizzato.

Emendamento

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente con un'affezione neurologica grave, salvo nel caso in cui la domanda sia sostenuta dal parere ***positivo*** di un medico autorizzato ***condiviso da un medico specialista o da un'autorità medica competente.***

Emendamento 220

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 11 – comma 2 – punto 1 – comma 2

Testo della Commissione

A tal fine i disturbi neurologici dovuti ad affezioni o ad interventi chirurgici che incidono sul sistema nervoso centrale o periferico, che danno luogo a menomazioni sensoriali o motorie e perturbano

Emendamento

A tal fine i disturbi neurologici dovuti ***a condizioni di sviluppo***, ad affezioni o ad interventi ***medici o*** chirurgici che incidono sul sistema nervoso centrale o periferico, che danno luogo a menomazioni ***cognitive***,

l'equilibrio e il coordinamento, sono considerati in funzione dei loro effetti funzionali **e della loro** evoluzione. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida potrà in tal caso essere subordinato a esami periodici qualora sussista un rischio di aggravamento.

comportamentali, sensoriali o motorie e perturbano **le prestazioni/le funzioni**, l'equilibrio e il coordinamento, sono considerati in funzione dei loro effetti funzionali. **È necessario tenere conto dei rischi di** evoluzione **delle menomazioni e del rispetto del trattamento**. Il rilascio o il rinnovo della patente di guida potrà in tal caso essere subordinato a esami periodici qualora sussista un rischio di aggravamento.

Emendamento 221

Proposta di direttiva Allegato III – punto 12 – comma 5 – punto 5

Testo della Commissione

(5) Epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di un anno senza ulteriori crisi.

Emendamento

(5) Epilessia: il conducente o il candidato può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di un anno senza ulteriori crisi **documentato e certificato da un neurologo**.

Emendamento 222

Proposta di direttiva Allegato III – punto 12 – comma 6 – punto 11 – comma 1

Testo della Commissione

Crisi epilettica provocata: il candidato che ha una crisi epilettica provocata a causa di un fattore scatenante identificabile con scarsa probabilità di ricorrenza durante la guida può essere dichiarato idoneo alla guida su base individuale, subordinatamente a un parere neurologico. Dopo l'episodio acuto occorre eseguire un EEG e un esame neurologico adeguato.

Emendamento

Crisi epilettica provocata: il candidato che ha una crisi epilettica provocata a causa di un fattore scatenante identificabile con scarsa probabilità di ricorrenza durante la guida può essere dichiarato idoneo alla guida **solo** su base individuale **per veicoli ad uso privato e non per il trasporto di terzi**, subordinatamente a un parere neurologico. Dopo l'episodio acuto occorre eseguire un EEG e un esame neurologico adeguato.

Emendamento 223

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 12 – comma 6 – punto 12

Testo della Commissione

(12) Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di cinque anni senza ulteriori crisi senza il ricorso a farmaci antiepilettici, a condizione che sia stata effettuata una valutazione neurologica appropriata. ***Le autorità nazionali possono autorizzare i conducenti che mostrano buoni indicatori prognostici a guidare prima di tale termine.***

Emendamento

(12) Prima o unica crisi epilettica non provocata: il candidato che ha avuto una prima crisi epilettica non provocata può essere dichiarato idoneo alla guida dopo un periodo di cinque anni senza ulteriori crisi senza il ricorso a farmaci antiepilettici, a condizione che sia stata effettuata una valutazione neurologica appropriata.

Emendamento 224

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 13 – comma 2 – punto 1 – lettera a

Testo della Commissione

(a) disabilità mentali gravi congenite o acquisite in seguito a malattie, traumatismi o interventi neurochirurgici;

Emendamento

a) disabilità mentali, ***comportamentali o cognitive*** gravi congenite o acquisite in seguito a malattie, traumatismi o interventi neurochirurgici;

Emendamento 225

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 13 – comma 2 – punto 1 – lettera b

Testo della Commissione

(b) ***disabilità intellettive gravi;***

Emendamento

(b) ***soppressa***

Emendamento 226

Proposta di direttiva
Allegato III – punto 13 – comma 2 – punto 1 – lettera c

Testo della Commissione

(c) **problemi comportamentali gravi, disturbi del comportamento legati alla senescenza o** turbe gravi della capacità di giudizio, di comportamento o di adattamento connesse a disturbi della personalità,

Emendamento

(c) turbe gravi della capacità di giudizio, di comportamento o di adattamento connesse a disturbi della personalità,

Emendamento 227

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 13 – comma 3 – punto 2

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 228

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 14 – comma 2 – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente ***che si trovi in stato di dipendenza dall'alcol*** o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcol, a meno che non siano applicate limitazioni adeguate ricorrendo a tecnologie che consentano di sopperire alla dipendenza (***ad esempio*** mediante l'uso obbligatorio di un dispositivo di tipo alcolock).

Emendamento

La patente di guida non deve essere rilasciata né rinnovata al candidato o conducente ***affetto da disturbi dovuti al consumo di alcol*** o che non possa dissociare la guida dal consumo di alcol, a meno che non siano applicate limitazioni adeguate ***partecipando a programmi di riabilitazione, compreso il monitoraggio e il controllo medico, e*** ricorrendo a tecnologie che consentano di sopperire alla dipendenza (***anche*** mediante l'uso obbligatorio di un dispositivo di tipo alcolock).

Emendamento 229

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 14 – comma 2 – punto 1 – comma 2

Testo della Commissione

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata senza ulteriori limitazioni al candidato o conducente che si sia trovato in stato di dipendenza dall'alcol, al termine di un periodo constatato di astinenza, previo parere di un medico autorizzato e controllo medico regolare.

Emendamento

La patente di guida può essere rilasciata o rinnovata senza ulteriori limitazioni al candidato o conducente che si sia trovato in stato di dipendenza dall'alcol, al termine di un periodo constatato di astinenza, previo parere **positivo** di un medico autorizzato e controllo medico regolare **da parte dell'autorità medica competente**.

Emendamento 230

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 14 – comma 3 – punto 2 bis (nuovo)

Testo della Commissione

Emendamento

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

Emendamento 231

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 15 – comma 2 – punto 1 – comma 1

Testo della Commissione

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che **si trovi in stato di dipendenza da** sostanze psicotrope, **o che, pur non essendone dipendente, ne faccia regolarmente abuso**, qualunque sia la categoria di patente richiesta.

Emendamento

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che **faccia uso di** sostanze psicotrope **o stupefacenti**, qualunque sia la categoria di patente richiesta.

Emendamento 232

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 15 – comma 2 – punto 2 – comma 1

Testo della Commissione

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che *consumi regolarmente* sostanze psicotrope, *di qualsiasi forma, capaci di compromettere* la sua capacità di guidare *senza pericolo, nel caso in cui la quantità assorbita sia tale da avere un'influenza nefasta sulla guida*. Lo stesso vale per qualsiasi altro medicinale o associazione di medicinali che abbiano influenza sull'idoneità alla guida.

Emendamento

La patente di guida non deve essere né rilasciata né rinnovata al candidato o conducente che *abusi o faccia uso abituale di* sostanze psicotrope *se la quantità assunta è tale da influenzare* la capacità di guidare. Lo stesso vale per qualsiasi altro medicinale o associazione di medicinali che abbiano influenza sull'idoneità alla guida.

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

Emendamento 233

Proposta di direttiva

Allegato III – punto 15 – paragrafo 2 – punto 3

Testo della Commissione

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

Emendamento

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

Emendamento 234

Proposta di direttiva

Allegato IV – parte 1 – punto 3 – lettera g bis (nuova)

Testo della Commissione

Emendamento

g bis) comprensione e attenzione alla

Emendamento 235

Proposta di direttiva

Allegato IV – parte 4 – punto 1 – lettera e

Testo della Commissione

e) La realizzazione degli esami di guida deve essere controllata e supervisionata da un organismo autorizzato dallo Stato membro, al fine di garantire che la valutazione sia effettuata in modo corretto e coerente.

Emendamento

e) La realizzazione degli esami di guida deve essere controllata e supervisionata da un organismo **indipendente** autorizzato dallo Stato membro, al fine di garantire che la valutazione sia effettuata in modo corretto e coerente.

Emendamento 236

Proposta di direttiva

Allegato IV – parte 4 – punto 2 – lettera a – punto i – trattino 1

Testo della Commissione

– mantenere e aggiornare le nozioni necessarie *e* le capacità per effettuare esami;

Emendamento

– mantenere e aggiornare le nozioni necessarie **nonché** le capacità **di comunicazione e** per effettuare esami;

Emendamento 237

Proposta di direttiva

Allegato IV – parte 5 – punto 1

Testo della Commissione

(1) Gli Stati membri possono consentire alle persone autorizzate a condurre esami di guida immediatamente prima dell'entrata in vigore **delle disposizioni** della direttiva **2006/126/CE** di continuare a condurre esami di guida, anche qualora non fossero autorizzate in conformità delle condizioni generali di cui al punto 2 o della procedura di qualificazione iniziale di cui al punto 3.

Emendamento

(1) Gli Stati membri possono consentire alle persone autorizzate a condurre esami di guida immediatamente prima dell'entrata in vigore della **presente** direttiva di continuare a condurre esami di guida, anche qualora non fossero autorizzate in conformità delle condizioni generali di cui al punto 2 o della procedura di qualificazione iniziale di cui al punto 3.

MOTIVAZIONE

Contesto della proposta

La sicurezza stradale fa parte delle politiche principali della legislazione dell'Unione europea in materia di trasporti da una ventina di anni. Grazie in particolare agli sforzi attuati dalle autorità pubbliche in tale periodo, il numero di persone rimaste vittime delle strade dell'Unione europea è calato in modo significativo, passando da 51 400 nel 2001 a 19 800 nel 2021. Sebbene tali dati statistici possano sembrare positivi, restano ben al di sotto dell'obiettivo iniziale di riduzione del 75 % del numero di vittime per il periodo 2001-2020.

Inoltre, tale tendenza al calo del numero di vittime della strada dell'UE si è in una certa misura successivamente stabilizzata e nel 2021, il loro numero è aumentato del 6 % rispetto all'anno precedente, dato statistico tuttavia da relativizzare a causa della pandemia di COVID-19.

In base alle statistiche degli ultimi anni è stata quindi necessaria una nuova iniziativa in materia di sicurezza stradale.

Nel 2017, i ministri dei trasporti dell'UE riuniti a La Valletta hanno preso atto di tali dati sulle vittime e sui feriti gravi incompatibili con gli obiettivi dell'UE sul lungo periodo. Tale riunione informale ha quindi portato alla firma di una dichiarazione che invita segnatamente la Commissione europea a intraprendere iniziative politiche per il decennio 2020-2030 al fine di ridurre il numero di vittime e migliorare la protezione degli utenti della strada, in modo particolare di quelli più vulnerabili (ciclisti, pedoni) che sono i più numerosi tra le vittime della strada.

Nella sua strategia di mobilità sostenibile e intelligente del 2020, la Commissione ha ricordato l'obiettivo di giungere a zero vittime sulle strade entro il 2050 (obiettivo "zero vittime") e annunciato che avrebbe presentato una proposta di revisione della direttiva sulla patente di guida. Dal canto suo, nell'ottobre 2021, il Parlamento europeo ha approvato una risoluzione in materia di sicurezza stradale per il periodo 2021-2030, nella quale invita la Commissione a promuovere ulteriormente la sicurezza stradale, in particolare attraverso norme più rigorose riguardanti la formazione dei conducenti.

La proposta di terza revisione della direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida [COM(2023)0127] fa parte del "pacchetto sicurezza stradale" pubblicato nel marzo 2023, che contiene tre testi legislativi interdipendenti. Le altre due proposte riguardano l'effetto a livello dell'Unione delle decisioni di ritiro della patente di guida [COM(2023)0128] e lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni stradali legate alla sicurezza stradale [che modifica la direttiva (UE) 2015/413].

Contenuto della proposta

La proposta riprende gli obiettivi della direttiva attualmente in vigore, vale a dire il miglioramento della sicurezza stradale e l'agevolazione della libera circolazione, soddisfacendo al contempo la necessità di una maggiore sostenibilità e di una transizione digitale nel trasporto stradale.

La Commissione auspica rafforzare le competenze e le conoscenze dei conducenti, modificando le norme relative alla formazione, all'esame e al periodo di prova delle persone interessate, segnatamente in materia di nuove tecnologie.

La proposta affronta altresì i comportamenti pericolosi sulla strada, segnatamente per i conducenti inesperti.

La proposta punta inoltre a garantire l'idoneità fisica e mentale dei conducenti rafforzando le

procedure mediche in tutta l'Unione europea.

La proposta affronta peraltro alcuni ostacoli che possono dover affrontare i candidati o titolari di patenti di guida, in considerazione segnatamente delle difficoltà riscontrate durante gli esami di guida a causa di incomprensioni linguistiche oppure dell'assenza di continuità di determinati diritti a seguito di una variazione di residenza nell'UE.

La proposta si propone infine di contribuire al conseguimento degli obiettivi climatici dell'Unione europea.

Posizione della relatrice

Siccome l'UE deve conseguire l'obiettivo detto "zero vittime" entro il 2050 ed è in ritardo a tale proposito, è necessario adottare misure forti e vincolanti per lottare contro gli incidenti stradali nel corso dei prossimi anni.

La sicurezza stradale costituisce una sfida importante per tutti, ivi compresi i giovani. Per questo motivo gli Stati membri dovrebbero prevedere corsi relativi alla sicurezza stradale e alle alternative di mobilità per gli studenti dell'istruzione secondaria. È altresì necessario notare la problematica dell'accessibilità finanziaria della patente di guida.

La relatrice desidera introdurre un sistema di patenti a punti in tutta l'Unione europea. L'attuazione di un siffatto meccanismo, associato a misure di controllo efficaci, potrebbe portare a una riduzione significativa del numero di incidenti e vittime della strada. La maggior parte dei paesi dell'UE ha attuato un siffatto sistema a livello nazionale e la relatrice ritiene che sia perfettamente giustificato estendere tale tipo di sistema a tutti gli Stati membri.

La velocità rappresenta un fattore considerevole negli incidenti stradali e nei decessi causati da tali incidenti. Il 30 % degli incidenti è in effetti legato al superamento di velocità autorizzate. Per questo motivo la relatrice propone di limitare la velocità massima autorizzata in funzione della categoria di patente di guida ottenuta dai conducenti, categoria associata a veicoli più o meno esposti ai pericoli della strada.

Le autovetture private pesanti (SUV) sono inoltre più soggette a collisioni di quanto non lo siano le autovetture private leggere. Siccome nell'UE sono messe in circolazione autovetture sempre più voluminose e pesanti, la patente di guida di categoria B non è più adatta per esse. Per tale motivo la relatrice auspica la creazione di una nuova categoria di patente di guida (la categoria B+) per le automobili superiori a 1,8 tonnellate, patente di guida che potrebbe essere ottenuta dal candidato dopo due anni di periodo di prova di una patente di categoria B e solo a partire dai 21 anni.

La patente di guida di categoria B permetterebbe a una persona di guidare un'automobile privata che ha un peso massimo di 1,8 tonnellate. Sarebbero tuttavia previste deroghe per motivi professionali o per utilizzi particolari (ad esempio i veicoli di soccorso).

Inoltre, le statistiche europee e nazionali sono chiare per quanto concerne l'esposizione predominante dei giovani agli incidenti stradali. La relatrice è quindi del parere che le flessibilità offerte dal testo attuale e dalla proposta che permettono agli Stati membri di abbassare l'età minima per determinate categorie di patenti di guida debbano essere eliminate. Nonostante la guida assistita debba essere incoraggiata in tutta l'Unione europea, la relatrice non è quindi favorevole alle disposizioni proposte sulla guida assistita per motivi di coerenza con la questione dell'età di ottenimento della patente di guida.

La relatrice suggerisce altresì di innalzare il limite di età da raggiungere per ottenere la patente di guida di categoria A1.

La relatrice ritiene inoltre che la validità amministrativa della patente di guida non commerciale debba essere mantenuta al massimo a 10 anni. In considerazione della necessità di lottare contro gli incidenti stradali che vedono coinvolti i conducenti inesperti, la validità amministrativa delle patenti di guida di questi ultimi dovrebbe essere portata a un massimo di due anni, prima che i

conducenti inesperti partecipino a una sessione di aggiornamento dei vari comportamenti da tenere al volante.

Inoltre, a partire dai 60 anni, la validità amministrativa deve altresì essere ridotta per garantire che i conducenti siano pienamente idonei alla guida.

La salute mentale e fisica è anch'essa di importanza cruciale per la guida. Per questo motivo la relatrice non è favorevole all'autovalutazione proposta dalla Commissione europea riguardante l'idoneità alla guida. Una visita medica deve essere obbligatoria per qualsiasi persona che ottiene o rinnova una patente di guida.

Per quanto riguarda i conducenti inesperti, la relatrice chiede misure specifiche sui limiti di velocità e incoraggia gli Stati membri a stabilire norme più rigorose per tali conducenti, riguardanti ad esempio la guida notturna o le sanzioni caratterizzate da punti di penalità o dal ritiro di punti.

La relatrice è altresì favorevole alla creazione di un quadro armonizzato per gli istruttori in tutta l'UE, nonché per la formazione seguita dai candidati.

La relatrice consiglia inoltre di porre un accento particolare sulla sicurezza degli utenti vulnerabili, come pure sull'ecoguida. Auspica infine che gli esami possano essere sufficientemente lunghi per valutare correttamente le competenze dei candidati.

ALLEGATO: ELENCO DELLE ENTITÀ O DELLE PERSONE DA CUI LA RELATRICE HA RICEVUTO CONTRIBUTI

Conformemente all'articolo 8 dell'allegato I del regolamento, la relatrice dichiara di aver ricevuto, nel corso dell'elaborazione della relazione, fino alla sua approvazione in commissione, contributi dalle seguenti entità o persone:

| Entità e/o persona |
|--|
| European Cyclists' Federation |
| Polis |
| European Transport Safety Council (ETSC) |
| Fédération internationale de l'automobile |
| European Disability Forum |
| EFA-EU European Driving Schools Association |
| International Road Transport Union |
| Samaritan International |
| UITP – International Association of Public Transport |
| AGE Platform Europe |
| European Union of General Practitioners |
| European Transport Workers' Federation |
| European Council of Optometry and Optics |
| epicenter.works – Plattform Grundrechtspolitik |
| European Transport Safety Council |
| Car Rental Coalition |

L'elenco di cui sopra è compilato sotto l'esclusiva responsabilità della relatrice.

PROCEDURA DELLA COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

| | | | |
|--|---|-------------------|------------|
| Titolo | concernente la patente di guida, che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione | | |
| Riferimenti | COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD) | | |
| Presentazione della proposta al PE | 1.3.2023 | | |
| Commissione competente per il merito Annuncio in Aula | TRAN 17.4.2023 | | |
| Commissioni competenti per parere Annuncio in Aula | IMCO 17.4.2023 | LIBE 17.4.2023 | |
| Pareri non espressi Decisione | IMCO 28.3.2023 | LIBE 27.4.2023 | |
| Relatore Nomina | Karima Delli 3.5.2023 | | |
| Esame in commissione | 27.6.2023 | 18.9.2023 | 26.10.2023 |
| Approvazione | 7.12.2023 | | |
| Esito della votazione finale | +: -: 0: | 22 21 2 | |
| Membri titolari presenti al momento della votazione finale | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski | | |
| Supplenti presenti al momento della votazione finale | Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt | | |
| Supplenti (art. 209, par. 7) presenti al momento della votazione finale | Pascal Arimont, Andreas Glück, Katrin Langensiepen, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Antonio Maria Rinaldi, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere | | |
| Deposito | 20.12.2023 | | |

VOTAZIONE FINALE PER APPELLO NOMINALE IN SEDE DI COMMISSIONE COMPETENTE PER IL MERITO

| 22 | + |
|-----------|--|
| ID | Marco Campomenosi, Antonio Maria Rinaldi |
| Renew | José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet |
| S&D | Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati, Petar Vitanov |
| The Left | Leila Chaibi, Elena Kountoura |
| Verts/ALE | Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Katrin Langensiepen, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță |

| 21 | - |
|-------|---|
| ECR | Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski |
| PPE | Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo |
| Renew | Andreas Glück, Ondřej Kovařík |
| S&D | Thomas Rudner |

| 2 | 0 |
|-----|---------------------|
| NI | Mario Furore |
| S&D | Bogusław Liberadzki |

Significato dei simboli utilizzati:

+ : favorevoli

- : contrari

0 : astenuti