

COMUNICAZIONE INTERPRETATIVA DELLA COMMISSIONE SULLE PATENTI COMUNITARIE

(2002/C 77/03)

La presente comunicazione interpretativa intende fornire informazioni di carattere generale sull'attuale stadio di sviluppo della normativa comunitaria in materia di patenti di guida. Tali informazioni dovrebbero permettere alle amministrazioni, ma anche ai cittadini, di valutare portata, effetti e implicazioni dell'attuale disciplina comunitaria in materia di patenti di guida.

Nella prima parte vengono fornite alcune informazioni di base sull'attuale stadio di sviluppo della normativa comunitaria sulle patenti di guida; dopo aver delineato il quadro giuridico di riferimento viene offerta una panoramica del modo in cui gli aspetti non ancora armonizzati sono stati affrontati nei diversi Stati membri.

Nella seconda parte vengono invece forniti orientamenti giurisprudenziali sull'interpretazione delle disposizioni in vigore, al fine di favorire un'applicazione più omogenea di tale normativa in tutto il territorio comunitario.

Definizioni

Nel presente documento sono adottate le seguenti definizioni:

«CE» (più il numero dell'articolo):: articolo del trattato che istituisce la Comunità europea, come modificato dal trattato di Amsterdam;

«SEE»: Spazio economico europeo;

«Prima direttiva»: direttiva 80/1263/CEE del Consiglio relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria ⁽¹⁾;

«Seconda direttiva»: direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida ⁽²⁾;

«Patenti del gruppo 1»: patenti appartenenti alle categorie o sottocategorie A, B, BE, A1 e B1, come definite nell'allegato III, punto 1.1 della direttiva 91/439/CEE;

«Patenti del gruppo 2»: patenti appartenenti alle categorie o sottocategorie: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 e D1E, come definite nell'allegato III, punto 1.2 della direttiva 91/439/CEE;

«Stato membro ospitante»: Stato membro nel quale il titolare di patente ha stabilito la propria residenza abituale, ma che non ha rilasciato la patente originariamente (pur avendo eventualmente provveduto a sostituirla o a rinnovarla);

«Stato membro rilasciante»: Stato membro che ha rilasciato la patente di guida originaria al titolare della stessa (che non deve necessariamente essere cittadino di tale paese);

«Corte»: Corte di giustizia delle Comunità europee.

⁽¹⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

Parte I

BREVE DESCRIZIONE DELLE PATENTI COMUNITARIE

Nei capitoli seguenti viene offerta una panoramica del quadro giuridico di riferimento, del diritto comunitario, della giurisprudenza della Corte e degli aspetti non ancora armonizzati.

A. QUADRO GIURIDICO DI RIFERIMENTO, DIRITTO COMUNITARIO E GIURISPRUDENZA

A.1. Direttiva 80/1263/CEE del Consiglio relativa all'istituzione di una patente di guida comunitaria ⁽³⁾

Benché abrogate dall'articolo 13 della direttiva 91/439/CEE, le disposizioni della direttiva 80/1263/CEE trovano talvolta ancora applicazione in un certo numero di casi pratici, venuti in essere nel periodo in cui tale direttiva era in vigore, che ancora producono determinati effetti per la loro particolare configurazione (per la descrizione e l'interpretazione di tali casi, cfr. l'allegato II).

A.2. Direttiva 91/439/CEE del Consiglio concernente la patente di guida

La «seconda direttiva» sulle patenti, principale atto giuridico di riferimento del sistema comunitario delle patenti di guida, è entrata in vigore il 1° luglio 1996. A grandi linee, la seconda direttiva armonizza le categorie di patente, fissa un'età minima per il rilascio delle patenti stesse e prevede obbligatoriamente il superamento di un esame di guida sia teorico che pratico. La direttiva stabilisce inoltre il principio del reciproco riconoscimento delle patenti rilasciate dagli Stati membri, legando la concessione della patente alla residenza abituale. La seconda direttiva contiene anche precise disposizioni sui requisiti minimi in materia di condizioni di salute e prevede un modello comunitario di patente (armonizzato). Essa disciplina inoltre i casi in cui la patente può essere revocata, ritirata o assoggettata a limitazioni.

La seconda direttiva contribuisce allo sviluppo graduale e armonizzato di un sistema comunitario delle patenti di guida. Diversi aspetti, riportati nella sezione B, non sono stati armonizzati dalla seconda direttiva.

La seconda direttiva è stata modificata una prima volta dalla direttiva 94/72/CE del Consiglio ⁽⁴⁾, che ne modifica l'articolo 1, paragrafo 1, per assicurare alla Finlandia e alla Svezia un periodo transitorio conclusosi il 31 dicembre 1997 per il loro modello di patente del tipo tesserino plastificato.

La seconda direttiva è stata modificata una seconda volta dalla direttiva 96/47/CE del Consiglio ⁽⁵⁾, che prevede l'adozione di un modello comunitario di patente del tipo tesserino plastificato in alternativa alle patenti cartacee. Tale modifica è stata inserita nella seconda direttiva con l'aggiunta di un «allegato I bis».

La decisione della Commissione 96/427/CEE ⁽⁶⁾ riguarda una deroga alle disposizioni dell'allegato III della seconda direttiva per quanto riguarda l'impiego di lenti correttive in caso di problemi della vista.

La direttiva 97/26/CE del Consiglio ⁽⁷⁾ prevede la costituzione di un «comitato per la patente» cui è delegata una limitata potestà legislativa in materia di adeguamento al progresso scientifico e tecnico dell'elenco di codici comunitari, allegati II e III della seconda direttiva. Essa indica inoltre in maggior dettaglio i codici armonizzati a livello comunitario in materia di limitazioni nella guida e modifiche del veicolo.

La decisione 2000/275/CE della Commissione ⁽⁸⁾ stabilisce infine tabelle di equipollenza fra i diversi modelli di patente di guida rilasciati prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE, da un lato, e le categorie di cui all'articolo 3 della direttiva stessa, dall'altro. Tale decisione è stata adottata in applicazione dell'articolo 10 della direttiva.

Infine, la direttiva 2000/56/CE della Commissione ⁽⁹⁾ specifica ulteriormente l'elenco di codici armonizzati a livello comunitario in materia di limitazioni nella guida e modifiche del veicolo. La direttiva modifica inoltre l'allegato II della direttiva 91/439/CEE, che riguarda gli esami di guida teorici e pratici, adeguandolo al progresso scientifico e tecnico nel settore.

A.3. Giurisprudenza

— Sentenza della Corte 16/78 — Choquet

In questa prima sentenza in materia di patenti di guida, la Corte sottolinea la mancanza di armonizzazione in materia esistente al momento del giudizio. Tale mancanza rendeva praticamente impossibile il riconoscimento delle patenti di guida da parte di uno Stato membro diverso da quello che aveva rilasciato il documento, ostacolando così la libera circolazione delle persone. In seguito alla sentenza sono state avviate le prime iniziative per l'armonizzazione delle patenti di guida a livello comunitario.

— Sentenza della Corte C-193/94 — Skanavi

La sentenza riflette la situazione esistente prima del 1° luglio 1996, ma chiarisce anche alcuni aspetti specifici della situazione giuridica creatasi con l'entrata in vigore della seconda direttiva. La Corte ribadisce l'obbligo di sostituzione della patente fissato dalla prima direttiva e ne esamina i collegamenti con l'articolo 43 del trattato CE. La Corte chiarisce inoltre il concetto di «proporzionalità» delle sanzioni imposte a livello nazionale, distingue fra diritto di condurre e patente in quanto documento, rileva problemi legati alla progressiva armonizzazione e stabilisce la portata del principio del reciproco riconoscimento.

⁽³⁾ GU L 375 del 31.12.1980, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU L 337 del 24.12.1994, pag. 86.

⁽⁵⁾ GU L 235 del 17.9.1996, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 175 del 13.7.1996, pag. 34.

⁽⁷⁾ GU L 150 del 7.6.1997, pag. 41.

⁽⁸⁾ GU L 91 del 12.4.2000, pag. 1.

⁽⁹⁾ GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45.

— Sentenza della Corte C-230/97 — Awoyemi

La sentenza chiarisce la posizione dei titolari di patenti rilasciate da paesi terzi e interpreta le disposizioni della direttiva 80/1263/CEE in merito all'obbligo di sostituzione. Essa affronta inoltre problemi legati alla portata e alle implicazioni giuridiche del principio del reciproco riconoscimento.

B. QUADRO SINOTTICO DEGLI ASPETTI NON ARMONIZZATI

La presente parte intende offrire un quadro sinottico dei vari aspetti non ancora armonizzati a livello comunitario. Per molti di essi la seconda direttiva prevede esplicite deroghe (gli articoli contenenti la specifica deroga sono indicati nei titoli della relativa sezione).

Come indicato nelle diverse sezioni, la seconda direttiva ha già in molti casi previsto un determinato livello di armonizzazione. Essa lascia tuttavia un certo spazio di manovra agli Stati membri, prevedendo in alcuni casi solo «requisiti minimi» o lasciando loro la scelta fra diverse opzioni (come nel caso dell'adozione del modello comunitario). I sistemi nazionali continuano perciò a presentare alcune differenze, tanto dal punto di vista pratico che da quello giuridico.

NB: Il quadro sinottico non è da considerarsi esaustivo, dal momento che alcuni Stati membri non hanno fornito informazioni o hanno fornito dati incompleti.

B.1. Periodo di validità e periodicità delle visite medicheDeroghe generali di cui all'articolo 1, paragrafo 3

Nei diversi Stati membri esistono periodi di validità diversi. La seconda direttiva prevede infatti all'articolo 1, paragrafo 3, una deroga all'armonizzazione del periodo di validità, permettendo così agli Stati membri di applicare le proprie disposizioni nazionali. Il periodo di validità di determinate categorie di patente di guida, tanto per gli autoveicoli che per i motocicli, non è soggetto ad alcuna scadenza in:

- Belgio
- Germania
- Francia
- Austria.

In applicazione delle disposizioni dell'allegato III della seconda direttiva anche la periodicità delle visite mediche varia da uno Stato membro all'altro. L'allegato III, punto 1, della seconda direttiva introduce una classificazione dei conducenti in due gruppi distinti, distinguendo fra patenti del «gruppo 1» e patenti del «gruppo 2» (cfr. le definizioni).

L'allegato III, punto 3, stabilisce che i candidati del gruppo 1 devono essere sottoposti a un esame medico solo se, durante

l'espletamento delle formalità richieste o durante le prove cui si debbono sottoporre prima di ottenere la patente, sussistono seri dubbi in merito all'idoneità alla guida. Una volta rilasciata la patente non è prevista alcuna visita medica obbligatoria per i titolari di patente del gruppo 1. Per i titolari di patente del gruppo 2, l'allegato III, punto 4, prevede il superamento di una visita medica obbligatoria prima del rilascio originario della patente. La direttiva prevede inoltre che essi siano in seguito sottoposti a visite mediche periodiche, senza però fissarne la periodicità.

Si tratta di due aspetti strettamente legati l'uno all'altro: nella maggior parte degli Stati membri il periodo di validità di determinate categorie di patente coincide con la scadenza periodica della visita medica obbligatoria. Il titolare della patente deve quindi sottoporsi alla visita medica al momento di rinnovare la propria patente.

Quadro sinottico delle disposizioni nazionali sul periodo di validità delle patenti

Le disposizioni nazionali di riferimento sono indicate fra parentesi e in corsivo. Salvo indicazione contraria, per rinnovare la propria patente il titolare deve superare una visita medica allo scadere dell'eventuale periodo di validità.

Belgio (articolo 21, articolo 44, *Arrêté Royal relatif au permis de conduire*, 23.3.1998)

- Gruppo 1: validità illimitata.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 50° anno d'età; valida fino al 53° anno se il titolare ha 48-50 anni;
- valida per 3 anni, se il titolare ha più di 50 anni.

Danimarca (articoli 45 e 46, *Bekendtgørelse om kørekort*, 11.3.1997)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 70° anno;
- valida per 4 anni se il titolare ha 71 anni, per 3 se ne ha 72 e per 2 se ne ha fra 73 e 79;
- valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 50° anno;
- valida per 5 anni, se il titolare ha fra 50 e 70 anni;
- valida per 4 anni se il titolare ha 71 anni, per 3 se ne ha 72 e per 2 se ne ha fra 73 e 79;
- valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.

Germania (paragrafo 23 *Fahrerlaubnisverordnung*, 26.8.1998)

- Gruppo 1: validità illimitata.
- C1, C1E: valida fino al compimento del 50° anno; in seguito per 5 anni.
- C, CE: valida per 5 anni.
- D1, D, D1E, DE: valida per 5 anni; se il titolare ha fra 46 e 49 anni: valida fino al compimento del 50° anno; valida per 5 anni, se il titolare ha più di 50 anni.

Grecia (articolo 4, *Decreto presidenziale* 19/95, 31.1.1995)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 65° anno; in seguito per 3 anni.
- Gruppo 2, B+E e B ad uso professionale: valida per 5 anni fino al compimento del 65° anno; in seguito per 3 anni.

Spagna (articoli 16 e 17, RD 772/97 — *Reglamento General de Conductores*, 30.5.1997)

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 45° anno;
valida per 5 anni, se il titolare ha fra 45 e 70 anni;
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 45° anno;
valida per 3 anni, se il titolare ha fra 45 e 60 anni;
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 60 anni.

Francia:

- Gruppo 1: validità illimitata.
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;
valida per 2 anni, se il titolare ha fra 60 e 76 anni;
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 76 anni.

Irlanda:

- Gruppo 1: valida per 3-10 anni (opzionale) fino al compimento del 60° anno;
valida per 3 anni, se il titolare ha fra 60 e 69 anni;
valida per 1-3 anni (in base al risultato della visita medica), se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida per 3-10 anni (in base al risultato della visita medica) fino al compimento del 60° anno;

valida per 3 anni, se il titolare ha fra 60 e 69 anni;

valida per 1-3 anni (in base al risultato della visita medica), se il titolare ha più di 70 anni.

Italia (articolo 126, *Codice della Strada*)

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 50° anno;
valida per 5 anni, se il titolare ha fra 51 e 70 anni;
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C, CE: valida per 5 anni fino al compimento del 65° anno;
valida per 2 anni, se il titolare ha più di 65 anni.
- D, DE: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;
valida per 1 anno, se il titolare ha fra 60 e 65 anni;
non rinnovabile dopo il compimento del 65° anno.

Lussemburgo (*Règlement grand ducal*, 11.8.1996)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 50° anno;
valida per 10 anni, se il titolare ha fra 51 e 70 anni;
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni;
valida per 1 anno, se il titolare ha più di 80 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 50° anno;
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 50 anni;
valida per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni;
non rinnovabile dopo il compimento del 75° anno.

Paesi Bassi (articolo 122 *WVW*, 1994)Validità:

- Gruppo 1: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;
valida fino al compimento del 70° anno se il titolare ha fra 60 e 65 anni;
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 64 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;
valida fino al compimento del 70° anno se il titolare ha fra 60 e 65 anni;
valida per 5 anni, se il titolare ha più di 64 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno; in seguito ogni cinque anni.
- Gruppo 2: al compimento del 70° anno; in seguito ogni cinque anni (in corso di riesame).

Austria (articoli 20 e 21 Führerscheingesetz, 30.10.1997)

- Gruppo 1: validità illimitata (de facto: ai sensi dell'articolo 27, comma 1, punto 4, dell'FSG la patente è valida per 100 anni).
- Gruppo 2: valida per 5 anni fino al compimento del 60° anno;

valida per 2 anni, se il titolare ha più di 60 anni.

Portogallo (articolo 7, Decreto Regulamentar 65/94, 18.11.1994)

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 65° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 65 anni;

valida per 2 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C, CE: valida fino al compimento del 40° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 40 anni;

valida per 3 anni, se il titolare ha più di 65 anni;

valida per 2 anni, se il titolare ha più di 68 anni.
- D, DE: valida fino al compimento del 40° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 40 anni;

non rinnovabile se il titolare ha più di 65 anni.

Finlandia (articolo 33, Decree 5.1.1996)Validità:

- B: validità iniziale di 2 anni, dopo i quali: valida fino al compimento del 70° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- A1, A, C1, C: valida fino al compimento del 70° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: valida fino al compimento del 70° anno;

non rinnovabile se il titolare ha più di 70 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 45°, 60°, 70° anno, in seguito ogni 5 anni.
- Gruppo 2: al compimento del 45° anno, in seguito ogni 5 anni.

Svezia:Validità:

- Gruppo 1: valida per 10 anni.
- Gruppo 2: valida per 10 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno.
- Gruppo 2: al compimento del 45° anno, in seguito ogni 5 anni.

Regno Unito:Validità:

- Gruppo 1: patente cartacea: fino al compimento del 70° anno; tesserino plastificato: per 10 anni;

per 3 anni, se il titolare ha più di 70 anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 45° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 45 anni;

valida per 1 anno, se il titolare ha più di 65 anni.

Visita medica periodica:

- Gruppo 1: al compimento del 70° anno; in seguito ogni tre anni.
- Gruppo 2: valida fino al compimento del 45° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 45 anni;

valida per 1 anno, se il titolare ha più di 65 anni.

Norvegia:

- Gruppo 1: valida fino al compimento del 100° anno.
- Gruppo 2: valida per 10 anni fino al compimento del 60° anno;

valida per 5 anni, se il titolare ha più di 60 anni;

valida per 1 anno, se il titolare ha più di 70 anni.

I candidati ad una patente del «gruppo 1» devono superare una visita medica prima del rilascio iniziale della patente — Allegato III

La maggioranza degli Stati membri non prevede attualmente alcuna visita medica per il rilascio originario di una patente del gruppo 1. La presentazione di un certificato medico è considerata sufficiente per provare l'idoneità alla guida del candidato.

B.2. Equipollenze tra categorie di patenti — Articolo 10

L'articolo 10 della seconda direttiva prevede che, previo accordo della Commissione, gli Stati membri possano definire le equipollenze tra le categorie delle patenti rilasciate anteriormente all'attuazione della direttiva stessa e quelle definite nel suo articolo 3. La normativa comunitaria non impone pertanto l'armonizzazione tra le categorie di patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva.

Di fatto, i sistemi di classificazione nazionali presentavano notevoli differenze prima dell'armonizzazione. I diversi metodi di classificazione adottati in passato continueranno a produrre i propri effetti anche in futuro per un notevole numero di cittadini comunitari, soprattutto nel caso in cui le patenti non prevedono un termine del periodo di validità. In tal caso, infatti, le categorie non armonizzate indicate sul documento continueranno a figurarvi per un lungo tempo.

Conformemente all'articolo 10 della seconda direttiva è stata recentemente adottata una decisione della Commissione in cui figurano tabelle di equivalenza⁽¹⁰⁾. In base a tali tabelle risultano in circolazione e in corso di validità, nello Spazio economico europeo, oltre 80 diversi modelli di patente di guida in gran parte rilasciati prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva.

Si tratta di una situazione complessa, che può essere risolta in due diversi modi:

- grazie ad una revoca generale di tutte le patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della seconda direttiva e ancora in circolazione, che verrebbero così obbligatoriamente sostituite con patenti conformi alle disposizioni della seconda direttiva,
- grazie all'adozione di un periodo di validità armonizzato per tutte le categorie di patente. I vecchi tipi di patente sarebbero così progressivamente eliminati.

⁽¹⁰⁾ Decisione 2000/275/CE della Commissione, del 21 marzo 2000, relativa alle equipollenze fra talune categorie di patenti (GU L 91 del 12.4.2000, pag. 1).

B.3. Aspetti legati a particolari (sotto)categorie di veicoli

— *Fissazione di sottocategorie — Articolo 3, paragrafo 2*

L'articolo 3, paragrafo 2, della seconda direttiva prevede che nell'ambito delle categorie A, B, B+E, C, C+E, D e D+E gli Stati membri possano rilasciare una patente specifica per guidare i veicoli di una o più delle seguenti sottocategorie⁽¹¹⁾:

- A1: motocicli leggeri di cilindrata superiore a 50 cc o aventi una velocità massima superiore a 45 km/h e cilindrata non superiore a 125 cc e di potenza massima di 11 kW;
- B1: veicoli a motore a tre e a quattro ruote di cilindrata superiore a 50 cc o aventi una velocità massima superiore a 45 km/h e cilindrata non superiore a 125 cc e la cui massa non supera (a vuoto) 550 kg;
- C1: autocarri con massa limite superiore a 3,5 t e inferiore a 7,5 t;
- C1+E: un veicolo della sottocategoria C1 combinato ad un rimorchio, sempre che la massa limite del complesso così formato non sia complessivamente superiore a 12 t e che la massa limite del rimorchio non superi quella a vuoto del veicolo trainante;
- D1: autoveicoli destinati al trasporto di persone, il cui numero di posti a sedere (escluso quello del conducente) è superiore ad 8 ma inferiore a 16;
- D1+E: complessi di veicoli agganciati composti da una motrice rientrante nella sottocategoria D1 e da un rimorchio la cui massa massima autorizzata supera 750 kg, sempre che la massa massima autorizzata del complesso così formato non sia superiore a 12 t e la massa massima del rimorchio non ecceda la massa a vuoto della motrice e che il rimorchio non sia utilizzato per il trasporto di persone.

Gli Stati membri hanno adottato le sottocategorie indicate di seguito:

Belgio: C1, D1, C1+E, D1+E

Danimarca: nessuna sottocategoria

Germania: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grecia: A1

Spagna: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Francia: A1, B1

Irlanda: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italia: A1

⁽¹¹⁾ La precisa formulazione delle definizioni deriva dalla lettura combinata del disposto dei paragrafi 2 e 3, dell'articolo 3, della seconda direttiva.

Lussemburgo: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Paesi Bassi: *nessuna sottocategoria*

Austria: C1, C1+E

Portogallo: A1

Finlandia: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Svezia: A1

Regno Unito: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E

— *Requisiti complementari per la categoria A — Articolo 3, paragrafo 5*

L'articolo 3, paragrafo 5, prevede che gli Stati membri possano imporre norme restrittive complementari per la sottocategoria A1. Simili norme sono state imposte dai due Stati membri indicati di seguito:

Germania: i conducenti di età inferiore a 18 anni non sono autorizzati a condurre motocicli aventi una velocità massima superiore a 80 km/h (articolo 5, paragrafo 28 Fahrerlaubnisverordnung, 18.8.1998).

Spagna: rientrano nella categoria A1 solo i motocicli con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,11 kW/kg (articolo 5.1 — Real Decreto 772/97).

Nessun altro Stato membro ha imposto requisiti complementari per la sottocategoria A1.

— *Guida di veicoli di categoria B1 con patente della categoria A o A1 — Articolo 5, paragrafo 3, lettera a)*

Sul proprio territorio nazionale, gli Stati membri possono concedere l'abilitazione alla guida di un veicolo di categoria B1 con patente della categoria A o A1. Vengono di seguito elencati i requisiti necessari per la guida di un veicolo di tipo B1, nei casi in cui tale categoria esista nello specifico Stato membro:

Belgio: solo con patente di categoria B

Danimarca: con patente di tipo A o B per i tricicli; solo con patente di tipo B per i quadricicli

Germania: solo con patente di categoria B (paragrafo 6 Fahrerlaubnisverordnung, 18.8.1998)

Grecia: solo con patente di categoria B (articolo 4.7 — Presidential Decree 19/95)

Spagna: solo con patente di categoria A (Real Decreto 772/1997, articolo 5)

Francia: solo con patente di categoria A o A1

Irlanda: solo con patente di categoria B

Italia: solo con patente di categoria A o A1

Lussemburgo: solo con patente di categoria B

Paesi Bassi: solo con patente di categoria B

Austria: con patente di categoria A o B per i veicoli B1 con massa limite non superiore a 400 kg; con patente di categoria B per i veicoli B1 con massa limite superiore a 400 kg (paragrafo 2.1 Führerscheingesetz, 30.10.1997)

Portogallo: solo con patente di categoria A o A1

Finlandia: solo con patente di categoria A

Regno Unito: solo con patente di categoria A (Regulation No 2824/1996, articolo 6.8)

Norvegia: solo con patente di categoria B

— *Guida di veicoli di categoria A1 con patente della categoria B — Articolo 5, paragrafo 3, lettera b)*

Sul proprio territorio nazionale, gli Stati membri possono concedere l'abilitazione alla guida di motocicli leggeri (compresi nella categoria A1) con patente della categoria B. Tale abilitazione non deve tuttavia essere obbligatoriamente riconosciuta dagli altri Stati membri.

Le informazioni fornite di seguito riguardano esclusivamente gli Stati membri che hanno previsto tale possibilità (per i quali sono forniti i requisiti complementari richiesti).

Belgio: Patente di tipo B, con due anni di esperienza pratica

Spagna: Patente di tipo B, con due anni di esperienza pratica e un esame teorico

Francia: Patente di tipo B, con due anni di esperienza. È in fase di esame la possibilità di introdurre una formazione di 6 ore; svolta inizialmente su base volontaria tale formazione potrebbe in futuro diventare obbligatoria

Italia: L'abilitazione è riconosciuta senza che siano imposti requisiti complementari

Austria: Patente di tipo B, con cinque anni di esperienza pratica e sei ore obbligatorie di formazione pratica di guida.

— Guida di veicoli di categoria C1 o D1 con patente della categoria B — Articolo 5, paragrafo 4

L'articolo 5, paragrafo 4, lettera a), prevede che, previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possano autorizzare sul loro territorio la guida di veicoli della categoria D1 da parte di persone di età non inferiore a 21 anni e in possesso da almeno due anni di patente di guida della categoria B, sempre che tali autoveicoli siano utilizzati per fini sociali da organizzazioni non commerciali e siano guidati da volontari non retribuiti. Solo il Regno Unito ha previsto tale abilitazione.

L'articolo 5, paragrafo 4, lettera b), prevede che, in determinate circostanze diverse da quelle di cui alla precedente lettera a), gli Stati membri possano abilitare alla guida di veicoli della categoria C i titolari di patente di categoria B.

Nessuno Stato membro ha previsto tale abilitazione.

— Rilascio diretto della patente per motocicli pesanti — Articolo 6, paragrafo 1, lettera b)

L'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), prevede che gli Stati membri possano richiedere l'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli aventi caratteristiche inferiori, con patente di guida della categoria A, se il candidato è di età non inferiore a 21 anni [«accesso diretto» ⁽¹²⁾].

Gli Stati membri elencati di seguito non prevedono l'accesso diretto alla guida di motocicli pesanti dopo il compimento dei 21 anni.

Germania: L'accesso diretto è possibile solo dopo il compimento dei 25 anni

Irlanda: Nessun accesso diretto, sono sempre richiesti due anni di esperienza pratica

Spagna: Nessun accesso diretto, sono sempre richiesti due anni di esperienza pratica

Tutti gli altri Stati membri hanno previsto l'accesso diretto alla guida di motocicli pesanti dopo il compimento dei 21 anni.

⁽¹²⁾ L'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), letto in combinato disposto con l'allegato II, punto 8.1.2, della seconda direttiva così distingue fra accesso diretto e accesso progressivo ai motocicli pesanti: accesso progressivo: l'autorizzazione a guidare motocicli di potenza superiore a 25 kW o con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg (o motocicli con sidecar con un rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg), è subordinata all'acquisizione di un'esperienza di almeno due anni su motocicli aventi caratteristiche inferiori, con patente di guida della categoria A; accesso diretto: l'esperienza preliminare può non essere richiesta se il candidato è di età non inferiore a 21 anni, fatto salvo il superamento di una prova specifica di controllo delle capacità e dei comportamenti.

B.4. Aspetti legati all'età minima

— Abbassamento del limite di età per la guida di veicoli di categoria B — Articolo 6, paragrafo 2

L'articolo 6, paragrafo 2, prevede che gli Stati membri possano derogare alle condizioni in materia di età minima fissate per le categorie A, B e B+E (18 anni) e rilasciare tali categorie di patenti a partire da 17 anni.

I seguenti Stati membri prevedono un'età minima inferiore ai 18 anni:

Germania: 17 anni, nell'ambito di attività di formazione professionale, per le categorie C e D

Irlanda: 17 anni, senza requisiti complementari

Austria: 17 anni, se accompagnati («Vorgezogene Lenkberechtigung»)

Regno Unito: 17 anni, senza requisiti complementari.

In tutti gli altri Stati membri l'età minima è 18 anni.

— Riconoscimento delle patenti B rilasciate a titolari di età inferiore ai 17 anni — Articolo 6, paragrafo 3

Gli Stati membri possono rifiutarsi di riconoscere la validità sul loro territorio delle patenti di guida rilasciate in applicazione dell'articolo 6, paragrafo 2.

Germania, Austria, Irlanda e Regno Unito riconoscono le patenti rilasciate in applicazione dell'articolo 6, paragrafi 2 e 3.

Danimarca e Lussemburgo riconoscono tali patenti ai turisti, ma non ai titolari che trasferiscono la propria residenza sul loro territorio.

Tutti gli altri Stati membri non riconoscono le patenti rilasciate a persone di età inferiore ai 18 anni e quindi non permettono loro di guidare sul proprio territorio fino al compimento dei 18 anni.

B.5. Patenti rilasciate da paesi terzi — Articolo 8, paragrafo 6

Gli Stati membri non sono tenuti a riconoscere le patenti rilasciate da paesi non appartenenti all'Unione europea. L'articolo 8, paragrafo 6, prevede inoltre che tale riconoscimento possa essere rifiutato anche se la patente originale è stata nel frattempo sostituita da un altro Stato membro con una patente di modello comunitario (ma solo nel caso in cui il titolare stabilisca la propria residenza abituale in un altro Stato membro).

B.6. Modelli di patente — Allegati I e I bis

La direttiva 96/47/CE prevede l'adozione di una patente del tipo tesserino plastificato in alternativa al modello cartaceo (allegato I della direttiva) aggiungendo a tal fine alla seconda direttiva un apposito allegato I bis. Gli Stati membri sono liberi di optare per l'uno o per l'altro modello.

La patente di guida non risulta ancora completamente armonizzata in termini di forma. A parte il fatto che, come si è detto, gli Stati membri possono scegliere fra due diversi modelli di patente, la normativa comunitaria non prevede la sostituzione obbligatoria delle patenti in vigore rilasciate prima della prima o della seconda direttiva, né l'armonizzazione del periodo di validità. Oltre 80 diversi tipi di patente di guida restano così in corso di validità e in circolazione nello Spazio economico europeo.

Tale numero è destinato a diminuire progressivamente man mano che le patenti dotate di un periodo di validità fissato da disposizioni nazionali arrivano a scadenza e sono sostituite da patenti conformi al modello comunitario. Nei paesi membri ove le patenti non sono soggette ad un periodo di validità limitato per specifiche categorie di veicoli tale processo, in assenza di appropriati interventi legislativi, potrebbe avere una durata di numerosi decenni.

Le patenti rilasciate prima dell'entrata in vigore della direttiva e della normativa comunitaria ad essa collegata sono esaminati, in quanto alla sostanza (ovvero i diritti riconosciuti), nella sezione relativa alle equipollenze fra diverse categorie di veicoli.

Modello cartaceo (allegato I)	Modello tesserino plastificato (allegato I bis)
Belgio	Danimarca
Grecia	Germania
Spagna (tesserino plastificato in preparazione)	Italia
Francia	Portogallo
Irlanda	Finlandia
Lussemburgo	Svezia
Paesi Bassi	Regno Unito
Austria	Norvegia
Liechtenstein (tesserino plastificato in preparazione)	Islanda

B.7. Patenti e certificati provvisori

Nel Regno Unito e in Irlanda è previsto il rilascio di «patenti provvisorie» che in certe circostanze permettono di guidare determinati veicoli sul territorio nazionale dei due paesi. In base alla normativa nazionale esse sono considerate parte della formazione pratica di guida e sono rilasciate senza che sia necessario passare alcun esame.

L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE prevede il reciproco riconoscimento delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri. Le citate «patenti provvisorie» non sono tuttavia patenti ai sensi della direttiva: l'articolo 7 stabilisce infatti che il rilascio della patente avvenga previo superamento di una prova di verifica delle capacità e dei comportamenti e di una prova di controllo delle cognizioni. Le patenti provvisorie sono perciò un documento con valenza puramente nazionale, rilasciate nel quadro della formazione alla guida, e non attribuiscono pertanto alcun diritto alla guida al di fuori del territorio dello Stato membro che le ha rilasciate.

Esistono inoltre in tutti gli Stati membri numerosi certificati, come ad esempio la dichiarazione di superamento dell'esame di guida, i certificati provvisori in caso di smarrimento o furto della patente, certificati medici, ecc. Tali documenti non sono tuttavia assimilabili alla vera e propria patente e non devono essere riconosciuti dagli altri Stati membri. Una volta scaduta la patente, o in caso di smarrimento o furto di tale documento, il titolare deve ottenere una nuova patente (il documento vero e proprio) prima di poter rivendicare il reciproco riconoscimento.

B.8. Registrazione delle infrazioni sulla patente

Le disposizioni nazionali prevedono nel Regno Unito che la patente sia composta dalla patente vera e propria e da una parte integrativa («counterpart»), sulla quale sono registrate tutte le infrazioni al codice della strada, sotto forma di punti di penalità. Poiché per il momento i sistemi nazionali che regolano l'attribuzione di punti di penalità non sono armonizzati [in alcuni casi essi sono oggetto di accordi bilaterali ⁽¹³⁾] le registrazioni in questione non hanno in generale alcuna rilevanza per gli altri Stati membri.

Per quanto riguarda le limitazioni alle patenti rilasciate in altri Stati membri l'allegato I, punto 4 (per le patenti cartacee) e l'allegato I bis, paragrafo 3, lettera a) (per il modello tipo tesserino plastificato) prevedono che gli Stati membri possano far figurare sul documento tutte le indicazioni indispensabili alla gestione della patenti, sempre che iscrivano questo tipo di indicazioni anche nelle patenti da essi rilasciate e dispongano, a tal fine, dello spazio necessario sul documento.

⁽¹³⁾ Una convenzione redatta sulla base dell'articolo K.3 del trattato UE (articolo 31 UE) prevede il riconoscimento multilaterale delle decisioni di ritiro della patente di guida (convenzione relativa alle decisioni di ritiro della patente di guida, GU C 216 del 10.7.1998, pag. 2) e potrebbe quindi migliorare la situazione. Fino ad oggi, tuttavia, solo uno Stato membro ha ratificato la convenzione

C. QUADRO DELLE CATEGORIE DI PATENTE DI GUIDA ESISTENTI

Gruppo 1

Categoria A	Categoria B	Categorie B+E
<p><u>Motocicli</u>: cilindrata superiore a 125 cc e potenza superiore a 11 kW</p> <p><u>Motocicli pesanti</u>: potenza superiore a 25 kW o rapporto potenza/peso superiore a 0,16 kW/kg</p> <p>(accesso: 21 anni compiuti o 2 anni di esperienza su mezzi «leggeri» A)</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> con m.l. (massa limite) non superiore a 3 500 kg e meno di 9 posti a sedere; possono comprendere un rimorchio di peso non superiore a 750 kg</p> <p><u>Complessi di veicoli</u>: con m.l. non superiore a 3 500 kg; la massa del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto)</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u>: costituiti da una motrice di categoria B e di un rimorchio, ove i due combinati non possano essere fatti rientrare nella categoria B</p>
Sottocategoria A1	Sottocategoria B1	
<p><u>Motocicli leggeri</u>: con cilindrata non superiore a 125 cc e potenza non superiore a 11 kW</p> <p><u>Ciclomotori</u>: con velocità massima inferiore a 45 km/h e cilindrata inferiore a 50 cc non rientrano fra i Veicoli disciplinati dalla direttiva</p>	<p><u>Veicoli a tre e a quattro ruote</u> aventi una velocità massima per costruzione superiore a 45 km/h o cilindrata superiore a 50 cc e con massa (a vuoto) non superiore a 550 kg</p>	

Gruppo 2

Categoria C	Categoria C+E	Categoria D	Categoria D+E
<p><u>Veicoli a motore</u> diversi da quelli di categoria D, con massa limite superiore a 3 500 kg; possono comprendere un <u>rimorchio</u> di peso non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria C; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> destinati al trasporto di persone e con oltre nove posti a sedere; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria D; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg</p>
Sottocategoria C1	Sottocategoria C1+E	Sottocategoria D1	Sottocategoria D1+E
<p><u>Veicoli a motore</u> diversi da quelli di categoria D, con massa limite superiore a 3 500 kg e inferiore a 7 500 kg; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria C1; rimorchio con m.l. superiore a 750 kg; la m.l. della combinazione risultante non deve avere peso superiore a 12 t e la m.l. del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto)</p>	<p><u>Veicoli a motore</u> destinati al trasporto di persone, non più di nove posti a sedere e meno di 17 posti; possono comprendere un <u>rimorchio</u> con m.l. non superiore a 750 kg</p>	<p><u>Complessi di veicoli</u> con motrice di categoria D1 e rimorchio con m.l. superiore a 750 kg la m.l. della combinazione risultante non deve avere peso superiore a 12 t e la m.l. del rimorchio non deve superare quella della motrice (a vuoto); il rimorchio non deve essere adibito al trasporto di persone</p>

Parte seconda

ORIENTAMENTI GIURISPRUDENZIALI SULL'INTERPRETAZIONE DELLA DIRETTIVA 91/439/CEE

Nei paragrafi seguenti è fornita l'interpretazione giurisprudenziale di particolari disposizioni della direttiva 91/439/CEE concernente la patente di guida, per garantire che esse vengano applicate in maniera coerente e conforme ai principi che regolano il diritto comunitario. L'esperienza dimostra come un breve riassunto delle situazioni che nella pratica si presentano più frequentemente, corredato della giurisprudenza che ha interpretato il diritto comunitario attualmente in vigore, rappresenti uno strumento indispensabile sia per le autorità preposte a garantire l'applicazione delle disposizioni in oggetto, sia per le amministrazioni locali e per gli stessi cittadini.

Tutte le interpretazioni sono presentate secondo una stessa struttura: il problema è innanzitutto definito dal punto di vista giuridico, vengono quindi illustrati uno o più esempi pratici cui segue l'interpretazione giurisprudenziale del caso.

A. REQUISITI PER LA SOSTITUZIONE DELLE PATENTI

A.1. Disposizioni giuridiche

L'articolo 8 della prima direttiva prevedeva che le patenti di guida i cui titolari avessero stabilito la propria residenza abituale in un diverso Stato membro avessero validità di un anno. Entro tale periodo lo Stato membro ospitante richiedeva che le patenti rilasciate da un diverso Stato membro fossero **obbligatoriamente sostituite**.

L'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva così recitava:

«Gli Stati membri prevedono che, se il titolare di una patente di guida nazionale o di una patente di modello comunitario in corso di validità, rilasciata da uno Stato membro, acquista la residenza normale in un altro Stato membro, la patente rimane ivi valida al massimo nell'anno successivo all'acquisizione della residenza. Entro tale termine, su richiesta del titolare e dietro consegna della patente, lo Stato in cui il titolare ha acquisito la normale residenza gli rilascia una patente (di modello comunitario) per la categoria corrispondente senza imporgli le condizioni di cui all'articolo 6. [...]».

L'articolo 13 della seconda direttiva ha tuttavia abrogato la prima direttiva a partire dal 1° luglio 1996 prevedendo all'articolo 1, paragrafo 2, il **principio del reciproco riconoscimento** delle patenti rilasciate dagli Stati membri ed eliminando in tal modo l'obbligo di sostituzione delle patenti stesse.

Come indicato nel nono considerando della direttiva 91/439/CEE l'obbligo di sostituire le patenti di guida costituiva di fatto un ostacolo alla libera circolazione delle persone e risultava quindi, ai fini dell'integrazione europea, un elemento di disturbo inammissibile.

A partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE la sostituzione delle patenti di guida rilasciate da uno degli Stati membri avviene, in linea generale, su base puramente volontaria dal momento che l'articolo 8, paragrafo 1, di tale direttiva così dispone:

«Il titolare di una patente di guida in corso di validità rilasciata da uno Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equipollente [...]».

La sostituzione delle patenti può tuttavia essere ancora prevista in un numero molto limitato di casi contemplati dalla seconda direttiva:

- i) ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, uno Stato membro può prevedere la sostituzione della patente al fine di applicare le proprie leggi penali e i regolamenti di polizia; in considerazione del principio generale sancito dall'articolo 8, paragrafo 1, tale pratica deve tuttavia essere applicata in modo restrittivo e solo in caso di infrazioni gravi;
- ii) è prevista la sostituzione del documento anche in caso di rinnovo delle patenti che vengano a scadere al di fuori del territorio dello Stato che le ha rilasciate; tale sostituzione è tuttavia legata al rinnovo e non costituisce una vera e propria sostituzione.

A.2. Esempi pratici

Esempio 1:

Il titolare di una patente stabilisce la propria residenza abituale in Francia dopo il 1° luglio 1996 e non provvede a sostituire la propria patente. Nel 1997 le autorità francesi gli richiedono di sostituire la patente. Il titolare rivendica il riconoscimento della sua patente originaria ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE senza il disbrigo di ulteriori formalità ⁽¹⁴⁾, rivendicando inoltre il riconoscimento dell'effetto diretto di tale articolo ⁽¹⁵⁾.

Esempio 2:

Caso del tutto simile a quello dell'esempio precedente, con la sola differenza che il titolare della patente stabilisce la propria residenza abituale nell'altro Stato membro fra il 1° luglio 1995 e il 1° luglio 1996.

Esempio 3:

Caso del tutto simile a quello dell'esempio precedente, con la sola differenza che il titolare della patente stabilisce la propria residenza abituale nell'altro Stato membro prima del 1° luglio 1995.

⁽¹⁴⁾ La Corte di giustizia delle Comunità europee ha infatti stabilito nel paragrafo 26 della sentenza C-193/94 (Skanavi), che le patenti di guida devono essere riconosciute senza ulteriori formalità.

⁽¹⁵⁾ Il paragrafo 43 della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee C-230/97 (Awoyemi) indica esplicitamente che occorre riconoscere effetto diretto all'articolo 1, paragrafo 2, della seconda direttiva.

A.3. Interpretazione della Corte di giustizia nella sentenza C-193/94 (Skanavi)

Alcune delle disposizioni della direttiva 80/1263/CEE sono state chiarite dalla Corte nella sentenza C-193/94 del 29 febbraio 1996 (Skanavi). Benché la prima direttiva sia stata abrogata dalla direttiva 91/439/CEE, viene fatto riferimento alla citata sentenza, in quanto le disposizioni della prima direttiva ancora esercitano i propri effetti sui casi menzionati.

Nella sentenza, la Corte opera una distinzione fra il **diritto di guidare** un autoveicolo e il **documento** che attesta tale diritto. Il diritto di condurre non è compromesso dal fatto che il titolare della patente non abbia sostituito il documento entro il periodo di un anno prescritto dalla direttiva 80/1263/CEE. L'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva, in vigore fino al 1° luglio 1996, prevedeva che entro un anno gli Stati membri richiedessero ai titolari di patenti rilasciate da altri Stati membri, di sostituirle (per il testo dell'articolo confronta i paragrafi precedenti).

La Corte ha inoltre stabilito che il rilascio di una patente in sostituzione di un'altra non è fonte di un nuovo diritto di condurre sul territorio dello Stato membro ospitante ma il mero riconoscimento dell'esistenza di tale diritto. Tale diritto è stato conferito al titolare della patente da un altro Stato membro e sancito dal rilascio della patente. La Corte ha sottolineato che la patente originaria mantiene comunque la propria validità nello Stato membro che l'ha rilasciata e continua ad essere riconosciuta dagli altri Stati membri indipendentemente dal fatto che sia stata sostituita o meno (paragrafo 32).

Per quanto riguarda la **proporzionalità delle sanzioni** a fronte della mancata sostituzione, la Corte ha dichiarato che l'articolo 43 del trattato CE osta a che la guida di una persona che non abbia sostituito la patente sia equiparata alla guida senza patente (paragrafo 39 della sentenza). Tale interpretazione giurisprudenziale è di importanza fondamentale nella valutazione della proporzionalità delle sanzioni.

A.4. Soluzioni

In applicazione dei principi del diritto comunitario in vigore, come interpretati dalla Corte, gli esempi pratici menzionati si risolvono nel modo indicato di seguito:

A.4.1. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale dopo il 1° luglio 1996

Il principio del reciproco riconoscimento sancito dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE è direttamente applicabile a partire dall'entrata in vigore della direttiva, il 1° luglio 1996 ⁽¹⁶⁾. A partire da tale data non può quindi essere richiesta alcuna sostituzione poiché l'articolo 8, paragrafo 1, della seconda direttiva rende tale operazione puramente volontaria. Gli Stati membri non possono quindi imporre la sostituzione nel caso dell'esempio 1.

A.4.2. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale fra il 1° luglio 1995 e il 1° luglio 1996

Come indicato, l'articolo 8, paragrafo 1, della prima direttiva prevedeva la sostituzione obbligatoria della patente entro un anno. La direttiva 91/439/CEE, entrata in vigore il 1° luglio 1996, prevede invece che tale sostituzione avvenga su base meramente volontaria. La combinazione delle due diverse disposizioni rende di fatto retroattiva, dal 1° luglio 1995, l'abolizione della sostituzione obbligatoria. Anche nell'esempio 2, pertanto, il titolare non può essere obbligato a sostituire la propria patente.

A.4.3. Il titolare ha trasferito la propria residenza abituale prima del 1° luglio 1995

Nel caso in esame il titolare è in possesso di un documento che ha perso la propria validità allo scadere del previsto periodo di un anno e si trova pertanto a violare disposizioni amministrative nazionali. La patente di guida continua tuttavia ad essere valida nello Stato membro da cui è stata rilasciata, nonché ad essere riconosciuta da tutti gli altri Stati membri. Per tale ragione e per il fatto che la sostituzione è divenuta meramente volontaria a partire dalla data di entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE, la sostituzione obbligatoria della patente dopo tale data deve essere considerata una mera formalità e come tale risulta in contrasto con le disposizioni che regolano la libera circolazione delle persone ⁽¹⁷⁾.

Nell'esempio 3 il titolare della patente può pertanto essere obbligato a sostituire il documento solo in casi eccezionali e in particolare in applicazione di disposizioni nazionali in vigore prima del 1° luglio 1996 e relative a fatti accaduti prima di tale data. Qualsiasi cittadino comunitario può tuttavia appellarsi contro l'applicazione di regole che impongono la sostituzione obbligatoria dopo il 1° luglio 1996 in quanto in contrasto con il diritto comunitario, anche se la seconda direttiva non è stata recepita dallo Stato membro che richiede la sostituzione.

L'esempio 3 sembra per il momento avere rilevanza puramente teorica poiché, in base alle informazioni di cui dispone la Commissione europea, nessun ricorso di tale natura è stato presentato in nessuno Stato membro.

A.4.4. Imposizione di sanzioni per la mancata sostituzione della patente

Per quanto riguarda le infrazioni che risalgono a prima del 1° luglio 1995 (esempio 3), la Corte ha stabilito i seguenti principi: la mancata sostituzione della patente entro un anno, come previsto dalla prima direttiva, non pregiudica il diritto alla guida, rappresentando semplicemente il mancato rispetto di un obbligo amministrativo. La Corte ha pertanto stabilito che l'applicazione di sanzioni penali a fronte della mancata sostituzione risulta in linea generale *sproporzionata* anche nei casi in cui tali sanzioni hanno natura puramente pecuniaria (paragrafo 37 della sentenza C-193/94 Skanavi).

⁽¹⁶⁾ Cfr. causa C-230/97, paragrafo 43.

⁽¹⁷⁾ Applicazione per analogia di quanto stabilito dalla Corte nel caso C-265/88 Messner (cfr. in particolare il paragrafo 8).

Gli Stati membri possono tuttavia applicare *sanzioni amministrative*, purché proporzionate alla violazione sanzionata. Esse non devono in particolare risultare tanto severe da rappresentare un ostacolo alla libera circolazione delle persone. La limitazione delle sanzioni imposte è stata più volte sostenuta dalla Corte nella sua giurisprudenza ⁽¹⁸⁾. L'imposizione di tali sanzioni è inoltre consentita solo se la legislazione nazionale non consente l'applicazione retroattiva di disposizioni più favorevoli di natura penale che avrebbero potuto essere applicate allorché il caso in questione si trovava in pendenza di giudizio innanzi al tribunale nazionale. Il diritto comunitario non impedisce inoltre al giudice nazionale di applicare l'articolo 1, paragrafo 2, e l'articolo 8, paragrafo 1, della seconda direttiva, anche nei casi in cui la violazione è avvenuta prima del 1° luglio 1995 (cfr. causa C-230/97, punto 2 del dispositivo).

Se un cittadino comunitario ha trasferito la propria residenza abituale dopo il 1° luglio 1995 (esempi 1 e 2) e non sostituisce la propria patente, esso non si trova a violare nessuna disposizione, in quanto la sostituzione è divenuta volontaria e non può pertanto essere imposta alcuna sanzione né di natura penale né di natura amministrativa.

B. RECIPROCO RICONOSCIMENTO DELLE PATENTI

B.1. Riconoscimento di patenti cui sono state imposte limitazioni in occasione della sostituzione

B.1.1. Disposizioni giuridiche

In base alle disposizioni della prima direttiva la patente originaria mantiene la sua validità nello Stato membro che l'ha rilasciata. La patente rilasciata in sostituzione costituisce esclusivamente l'attestazione dell'esistenza del diritto di condurre senza esserne la vera fonte e la portata di tale diritto è di fatto stabilita dallo Stato membro che ha rilasciato la patente originaria ⁽¹⁹⁾. A livello di diritto comunitario derivato non esiste distinzione fra il documento e il diritto di condurre a partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE. Poiché tale direttiva provvede fra l'altro ad armonizzare le categorie di patente, le età minime e le condizioni di rilascio delle patenti facendo sì che queste riflettano in modo chiaro le abilitazioni conseguite dal titolare, tutte le abilitazioni risultanti dalla patente devono essere riconosciute in base al principio del reciproco riconoscimento.

La portata delle abilitazioni relative a patenti rilasciate prima del 1° luglio 1996 non risulta invece dalle annotazioni sul documento stesso. Per tali patenti è previsto quindi dall'articolo 10 della seconda direttiva che sia elaborata una tavola delle equipollenze per stabilire la corrispondenza fra le abilitazioni dei vecchi modelli e le categorie di cui all'articolo 3 della seconda direttiva. L'articolo 8 della direttiva 80/1263/CEE prevedeva inoltre che lo Stato membro ospitante rilasciasse una

patente sostitutiva di categoria *corrispondente* a quella della patente originaria. L'imposizione di limitazioni alle abilitazioni conseguite in altri Stati membri (come spesso avveniva prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE) può pertanto trovare giustificazione solo se qualificabile come limitazione del documento, anziché del diritto originario di condurre un autoveicolo.

Poiché il titolare otteneva un diverso documento in seguito alla sostituzione, egli non poteva provare di essere titolare di tutti i diritti originari tramite il nuovo documento (limitato), in base al quale gli era consentita la guida dei soli veicoli appartenenti alle categorie che vi figuravano.

Le limitazioni imposte dallo Stato membro ospitante in base alla direttiva 80/1263/CEE, avevano tuttavia effetto solo sul territorio di questo, gli altri Stati membri non erano invece tenuti a riconoscere tali limitazioni qualora il titolare della patente avesse trasferito la propria residenza normale in un diverso Stato membro. Le abilitazioni potevano così risultare ulteriormente limitate o estese a seconda dello Stato membro in cui il titolare trasferiva la propria residenza abituale.

Ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1 (ultima frase), della direttiva 80/1263/CEE, lo Stato membro ospitante poteva rifiutare la sostituzione della patente solo se la regolamentazione nazionale impediva di procedere al suo rilascio.

B.1.2. Esempi pratici

Esempio 4:

Il titolare di una patente tedesca fissa la propria residenza abituale in Francia prima del 1° luglio 1995. In applicazione delle disposizioni che regolavano al tempo la sostituzione, egli ottiene una patente francese di categoria B, che gli conferisce l'abilitazione alla guida di veicoli fino a 3,5 tonnellate, in sostituzione della sua patente «Klasse 3», che gli conferiva l'abilitazione alla guida di veicoli fino a 7,5 tonnellate (ed addirittura a 18,25 tonnellate nel caso di alcuni complessi di veicoli) in territorio tedesco. Pur mantenendo la propria residenza in Francia, egli chiede che gli sia riconosciuta l'abilitazione relativa alla patente tedesca originaria dopo il 1° luglio 1996, in applicazione del principio del reciproco riconoscimento.

Esempio 5:

L'abilitazione originaria risulta limitata come nell'esempio 4. Dopo il 1° luglio 1996 il titolare trasferisce la propria residenza in un terzo Stato membro e chiede che gli sia riconosciuta pienamente l'abilitazione originaria.

Esempio 6:

L'abilitazione originaria risulta limitata come nell'esempio 4. Dopo il 1° luglio 1996 il titolare della licenza si trasferisce nuovamente nello Stato che ha rilasciato tale documento e chiede che gli sia riconosciuta l'abilitazione iniziale, che gli era garantita dalla patente originaria nello Stato che l'aveva rilasciata.

⁽¹⁸⁾ Cfr. in particolare la causa C-265/88 Messner (paragrafo 14) e la causa C-24/97 Commissione contro Repubblica federale di Germania (paragrafo 14).

⁽¹⁹⁾ Cfr. paragrafi 31, 32 e 34 della causa C-193/94 (Skanavi).

B.1.3. Soluzioni

Nel paragrafo 32 della causa C-193/94 la Corte dichiara che il diritto originario alla guida rimane invariato e valido nello Stato membro in cui la patente è stata rilasciata. La direttiva 91/439/CEE non distingue inoltre fra diritto di condurre e patente in quanto documento, stabilendo il principio del reciproco riconoscimento delle patenti. Il mantenimento o il recupero del diritto originario è quindi collegato al fatto che il diritto in questione continua ad esistere nello Stato che ha rilasciato la patente, indipendentemente dall'introduzione del principio del reciproco riconoscimento.

Il recupero di abilitazioni che erano state soggette a limitazioni avviene pertanto sulla base di considerazioni giuridiche diverse da quelle applicabili al mantenimento di eventuali estensioni dell'abilitazione (cfr. oltre).

Per quanto riguarda le rivendicazioni per il riconoscimento del diritto originario in seguito all'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE sia nello Stato membro ospitante sia in un diverso Stato membro (esempi 4 e 5) risulta, da quanto detto sopra, che il titolare della patente **non può** richiedere l'abilitazione iniziale. Gli Stati membri sono infatti tenuti a riconoscere la patente in quanto documento. Negli esempi citati tale documento comprova l'esistenza di abilitazioni inferiori a quelle originariamente conseguite. Il diritto iniziale rimane immutato solo nello Stato membro che ha rilasciato la patente e pertanto il recupero di tale diritto in altri Stati membri non può basarsi sul principio del reciproco riconoscimento poiché la piena portata di tale diritto non risulta dal documento sostitutivo.

Il titolare della patente può invece rivendicare il diritto originario nello Stato membro che ha rilasciato il documento (esempio 6) dal momento che tale diritto rimane invariato in tale Stato, come sancito dalla Corte ⁽²⁰⁾.

Si consiglia pertanto di concedere ai titolari di patente che ne hanno il diritto, il recupero delle precedenti abilitazioni, perse con la sostituzione, solo su esplicita domanda e dietro restituzione della patente sostitutiva ottenuta. In tal modo tutte le abilitazioni possono essere registrate sulla nuova patente rilasciata dallo Stato membro che aveva rilasciato la patente originaria.

B.2. Riconoscimento di patenti cui sono state concesse ulteriori abilitazioni in occasione della sostituzione

B.2.1. Disposizioni giuridiche

Come indicato nel primo e nel nono considerando nonché dall'articolo 13 della direttiva 91/439/CEE, che abroga la direttiva 80/1263/CEE, dall'entrata in vigore della seconda direttiva il reciproco riconoscimento è applicato in modo **completo ed esclusivo**. Nei casi in cui le abilitazioni sono state estese in

seguito alla sostituzione, tali estensioni non derivano dal diritto di condurre originario ma sono state conferite in un secondo tempo in applicazione di normative nazionali in vigore nello Stato membro ospitante. L'eliminazione di tali estensioni è pertanto ammissibile se il cambiamento di residenza, verso un altro Stato membro o verso lo Stato che ha inizialmente rilasciato la patente, è avvenuto *prima* dell'entrata in vigore della seconda direttiva, in quanto l'estensione è dovuta all'applicazione di disposizioni di legge di un diverso Stato membro.

A partire dall'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE devono essere riconosciute *solo le abilitazioni che figurano sulla patente stessa*. Le abilitazioni che vi sono registrate non possono, in linea generale, essere limitate se il titolare della patente ha trasferito la sua residenza *dopo* il 1° luglio 1996 dal momento che la possibilità di un'applicazione restrittiva delle regole nazionali è limitata in base all'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 91/439/CEE.

B.2.2. Esempi pratici

Esempio 7:

Il titolare di una patente francese di classe B abilitato alla guida di veicoli fino a 3,5 tonnellate trasferisce la propria residenza abituale in Germania nel 1990. Egli ottiene in sostituzione la classica patente «Klasse 3» che lo abilita alla guida di veicoli fino a 7,5 tonnellate (e perfino a 18,25 tonnellate). Prima del 1° luglio 1996 egli torna a stabilire la propria residenza abituale in Francia, ove è tenuto a sostituire nuovamente la patente tedesca con una patente francese, che limita l'abilitazione concessa in Germania. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE egli chiede il pieno riconoscimento dell'abilitazione concessa in Germania.

Esempio 8:

Il titolare di una patente irlandese di classe B trasferisce la propria residenza abituale nel Regno Unito nel 1993, ove gli è concessa una patente che gli riconosce l'abilitazione addizionale alla guida di veicoli di classe C1 e C1E, nonché di D1 e D1E «per uso non professionale» in cambio della propria patente originaria. Tornato in Irlanda dopo il 1° luglio 1996, egli fa appello al principio del reciproco riconoscimento stabilito dall'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE e si oppone ad ogni limitazione della patente britannica ottenuta in sostituzione.

Esempio 9:

Il titolare di una patente francese trasferisce la propria residenza abituale in Germania prima del 1° luglio 1996, ottenendo una patente «Klasse 3» che ne estende le abilitazioni. Prima dell'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE egli trasferisce nuovamente la propria residenza abituale dalla Germania ad un terzo Stato membro nel quale richiede che gli siano pienamente riconosciute le abilitazioni estese della patente tedesca.

⁽²⁰⁾ Se trovasse anche in questo caso applicazione il principio del reciproco riconoscimento, lo Stato membro che ha rilasciato la patente sarebbe tenuto a riconoscere solo le abilitazioni soggette a limitazione che figurano nel documento precedentemente scambiato.

Esempio 10:

Come nel caso dell'esempio 9, le abilitazioni iniziali sono estese in occasione della sostituzione. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE il titolare stabilisce la propria residenza abituale in un terzo Stato membro e chiede che gli siano pienamente riconosciute le abilitazioni estese in base al principio del reciproco riconoscimento.

B.2.3. Soluzioni

Se l'abilitazione è stata estesa in occasione della sostituzione e quindi nuovamente limitata in seguito al ritorno nello Stato membro che aveva rilasciato la patente originaria prima del 1° luglio 1996 (esempio 7) la successiva restrizione può essere mantenuta anche dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE. Se infatti l'abilitazione è stata estesa per un certo periodo di tempo e quindi nuovamente limitata prima che entrasse in vigore il principio del reciproco riconoscimento, il titolare della patente non può giuridicamente giustificare la propria richiesta di vedere ripristinata l'estensione dell'abilitazione. L'abilitazione, in un primo tempo estesa, è stata quindi nuovamente limitata e così registrata sul documento; il diritto di condurre rimane immutato nella sua forma originaria.

Se l'abilitazione è stata estesa in occasione della sostituzione e il titolare della patente ha nuovamente trasferito la propria residenza abituale nello Stato membro che aveva rilasciato il documento dopo il 1° luglio 1996 (esempio 8), l'abilitazione estesa gli deve essere pienamente riconosciuta in applicazione del principio del reciproco riconoscimento. L'applicazione dell'articolo 1, paragrafo 2, non ammette la successiva limitazione dell'abilitazione estesa né alcun riferimento all'abilitazione originaria più limitata.

Se l'abilitazione è stata estesa e quindi il titolare si è trasferito in un terzo Stato membro prima del 1° luglio 1996 (esempio 9) la successiva limitazione dell'abilitazione estesa rimane giuridicamente possibile in quanto il terzo Stato membro potrebbe aver rilasciato le proprie patenti in base a criteri più restrittivi di quelli adottati dallo Stato membro nel quale la patente era stata oggetto di estensione. Il terzo Stato membro potrebbe inoltre aver riconosciuto l'abilitazione iniziale conferita dallo Stato membro che aveva emesso la patente, pur limitandola al proprio territorio nazionale.

Se il titolare della patente oggetto di estensione si è trasferito in un terzo Stato membro dopo il 1° luglio 1996 (esempio 10) qualsiasi altro Stato membro deve riconoscere tutte le abilitazioni, comprese quelle addizionali eventualmente attribuite da un secondo Stato membro, in applicazione del principio del reciproco riconoscimento (cfr. esempio 8).

Se una patente dalle abilitazioni estese, che il titolare ha diritto di mantenere, dovesse essere *rubata o persa (esempi 8 e 10)*, poiché lo Stato membro che ha rilasciato tale documento è comunque in possesso dell'originale, conviene procedere nel modo indicato di seguito. Se il titolare è residente nello Stato che ha rilasciato la patente (esempio 8) le autorità competenti, dopo aver consultato le autorità omologhe del paese che ha

concesso le ulteriori abilitazioni, rilasciano una nuova patente contenente le abilitazioni estese. Nell'esempio 10, è compito dello Stato membro ospitante rilasciare una nuova patente ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 5, con tutte le abilitazioni che erano state precedentemente concesse.

Si sottolinea che la soluzione giuridica suggerita non può dare adito al cosiddetto «turismo da patente»⁽²¹⁾: la direttiva 91/439/CEE è stata infatti recepita in tutti gli Stati membri, armonizzando categorie e condizioni delle patenti di guida e a partire dalla data di recepimento non è quindi più possibile ottenere abilitazioni estese. Eventuali estensioni rispetto a quanto previsto dall'articolo 3 della direttiva (ad esempio ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4) sono valide solo sul territorio nazionale, mentre sulla patente vengono registrate solo le abilitazioni di base di cui all'articolo 3. Gli altri Stati membri non sono tenuti a riconoscere tali abilitazioni estese benché esse siano concesse conformemente alle disposizioni della seconda direttiva.

B.2.4. Nota esplicativa relativa ad una soluzione alternativa

Se lo Stato che ha emesso la patente limitasse nuovamente le abilitazioni precedentemente estese dopo il 1° luglio 1996 esso si troverebbe a violare i principi fondamentali del diritto comunitario e in particolare la libera circolazione delle persone e il principio di non discriminazione. Tutti i cittadini comunitari possono invocare i diritti loro conferiti dalla seconda direttiva, opponendoli anche allo Stato membro di appartenenza e ciò senza essere soggetti a discriminazioni legate al luogo ove la patente è stata rilasciata, ovvero lo Stato membro ove il titolare della patente risiede abitualmente⁽²²⁾.

Tale approccio comporterebbe inoltre l'applicazione di limitazioni nel solo Stato che ha rilasciato la patente. Se il titolare trasferisse invece la propria residenza abituale in un terzo Stato membro (esempio 10) dovrebbero essergli riconosciute tutte le abilitazioni, conformemente al disposto dell'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE.

B.3. Mancata restituzione del documento originario**B.3.1. Disposizioni giuridiche**

Il fatto di possedere più di una patente, non avendo debitamente restituito l'originale o avendo illegittimamente ottenuto un duplicato, rappresenta una chiara infrazione dell'articolo 7,

⁽²¹⁾ Il «turismo da patente» si ha quando gli aspiranti conduttori decidono di sostenere l'esame di guida in un paese diverso da quello in cui essi hanno fissato la propria residenza, in quanto in tale paese è più semplice ottenere la patente (non essendo ad esempio richieste lezioni obbligatorie o prove teoriche) o perché ottenere la patente risulta in tale paese meno caro di quanto non sia nel loro paese di residenza.

⁽²²⁾ In merito a tale discriminazione cfr. la causa C-19/92 Kraus e la causa C-212/97 Centros.

paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE. Il fatto di essere titolare di più di una patente rappresenta inoltre anche una violazione della prima direttiva, in quanto essa prevedeva la sostituzione obbligatoria delle patenti entro un anno dal trasferimento della residenza abituale in un altro Stato membro.

L'articolo 7, paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE stabilisce in modo inequivocabile che si può essere titolari di un'unica patente di guida rilasciata da uno Stato membro. Il titolare di più di una patente non potrà quindi invocare il principio del mutuo riconoscimento dopo il 1° luglio 1996.

Anche la Corte ha più volte sostenuto⁽²³⁾ che gli Stati membri hanno il legittimo interesse di impedire che alcuni dei loro cittadini tentino di sfuggire all'applicazione della normativa nazionale ricorrendo a mezzi o scappatoie offerti dal trattato. Rientrando il caso in esame nella fattispecie, la regola si applica per analogia a tutti coloro che hanno trasferito la propria residenza in un determinato Stato membro e che risultano essere cittadini di un diverso Stato membro. In tal caso gli Stati membri possono adottare le misure necessarie per evitare che i cittadini (ed i residenti) si rifacciano al diritto comunitario per perseguire scopi fraudolenti o illegittimi.

B.3.2. Esempi pratici

Esempio 11:

Un cittadino CE trasferisce la propria residenza abituale in un altro Stato membro prima del 1° luglio 1995 e provvede alla sostituzione della patente. La patente originaria viene quindi restituita alle autorità che l'avevano rilasciata, ma il titolare ne mantiene (illegittimamente) un duplicato. Dopo il 1° luglio 1996 egli chiede allo Stato membro ospitante che gli siano riconosciute le abilitazioni contenute nella patente originaria, che risultano dal duplicato in suo possesso.

Esempio 12:

Un cittadino comunitario trasferisce la propria residenza abituale in Norvegia o in Svezia prima del 1° gennaio 1994. In tali paesi non era richiesto ai titolari di consegnare l'originale delle proprie patenti alle autorità che provvedevano ad effettuare la sostituzione [NB: Come è probabilmente avvenuto anche in diversi altri Stati membri]. Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE e in applicazione del principio del reciproco riconoscimento di cui all'articolo 1, paragrafo 2, il titolare (non avendo trasferito la propria residenza) chiede che gli siano riconosciute le abilitazioni che risultano dalla patente originaria in suo possesso.

B.3.3. Soluzioni

Venendo a conoscenza del fatto che un soggetto è titolare di più di una patente, gli Stati membri gli chiederanno di consegnare tutte le patenti in suo possesso alle autorità competenti che provvederanno quindi a rilasciargliene una nuova. Tale

approccio può essere applicato sia all'esempio 11 che all'esempio 12.

Per quanto riguarda le estensioni alle abilitazioni contenute, la situazione che sarebbe derivata dalla corretta applicazione del diritto comunitario va valutata caso per caso. Se il titolare è in possesso di due patenti, una contenente abilitazioni più ampie dell'altra, e la seconda rappresenta l'unico documento di cui egli sarebbe in possesso se avesse rispettato il diritto comunitario, le abilitazioni estese possono essere revocate *anche dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE*. Tale soluzione si applica ad esempio al caso fraudolento indicato nell'esempio 11.

Se il titolare della patente è cittadino dello Stato membro che impone la sostituzione, la base giuridica del procedimento precedentemente indicato può essere derivata dalla giurisprudenza della Corte citata nei paragrafi precedenti. Gli Stati membri possono infatti impedire ai propri cittadini di invocare il diritto comunitario (ad esempio il principio del reciproco riconoscimento) per perseguire scopi illegittimi o fraudolenti (esempio 11).

In merito alle sanzioni amministrative applicabili in caso di frode (esempio 11) si rimanda alla parte relativa all'imposizione di sanzioni in caso di mancata sostituzione della patente (cfr. punto B.4.4).

La situazione descritta nell'esempio 12 è invece il risultato dell'applicazione di regole in vigore in paesi che *non facevano parte del SEE* e che non dovevano quindi, al momento del fatto, applicare le disposizioni della prima direttiva: in tal caso non può essere imposta alcuna sanzione pecuniaria ai titolari di più patenti. Lo stesso vale per Stati membri che avevano adottato prassi analoghe malgrado l'obbligo di conformarsi al diritto comunitario, in quanto i cittadini residenti in tali Stati membri non possono essere sanzionati per violazioni o omissioni imputabili allo Stato membro ospitante. Tali cittadini hanno infatti conservato la propria patente nel rispetto della legislazione nazionale allora in vigore. Per quanto riguarda i paesi che non erano invece inizialmente soggetti al diritto comunitario esso non può in alcun caso essere applicato, con valenza retroattiva, a fatti avvenuti prima dell'adesione al SEE.

C. PATENTI RILASCIATE CONTRAVVENENDO AL DIRITTO COMUNITARIO

C.1. Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a)

C.1.1. Disposizioni giuridiche

Se le patenti sono state rilasciate contravvenendo al disposto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 91/439/CEE, occorre determinare quale sia l'autorità competente per la revoca delle patenti il cui titolare ha trasferito la propria residenza abituale all'interno dell'UE.

⁽²³⁾ Cfr. in particolare la causa C-212/97 Centros (paragrafo 24) e la causa C-61/89 Bouchoucha (paragrafo 14).

In linea generale gli Stati membri sono tenuti a riconoscere le patenti rilasciate dagli altri Stati membri ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, anche nel caso in cui questi ultimi non hanno rispettato le regole fissate dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), della seconda direttiva e lo Stato membro ospitante non può quindi rifiutarsi di riconoscere patenti rilasciate in violazione delle disposizioni della direttiva.

Pur essendo obbligato ad operare il riconoscimento, lo Stato membro ospitante può applicare alcune disposizioni nazionali ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3. Solo in casi molto particolari esplicitamente descritti nella direttiva 91/439/CEE ⁽²⁴⁾, tuttavia, lo Stato membro ospitante può rifiutarsi di riconoscere la patente.

C.1.2. Esempio pratico

Esempio 13:

Dopo l'entrata in vigore della direttiva 91/439/CEE lo Stato membro A ha rilasciato patenti conformemente a disposizioni nazionali preesistenti, che non rispettano le disposizioni della direttiva. Lo Stato membro B rifiuta di riconoscere le patenti così rilasciate, in possesso di cittadini che hanno trasferito la propria residenza abituale dallo Stato A allo Stato B.

C.1.3. Soluzioni

— Lo Stato membro che ha rilasciato la patente non ha recepito la direttiva entro il termine previsto

In questo caso gli altri Stati membri sono obbligati a riconoscere la patente rilasciata in modo non conforme al diritto comunitario in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 2. Lo Stato membro ospitante può infatti applicare le proprie disposizioni nazionali solo entro i limiti fissati dall'articolo 1, paragrafo 3. La Commissione europea ha avviato diverse procedure di infrazione nei confronti di Stati membri che non hanno recepito la direttiva entro il 1° luglio 1996. Tali Stati membri hanno nel frattempo recepito la direttiva, ma milioni di patenti sono state rilasciate nel periodo che intercorre fra l'entrata in vigore della seconda direttiva e la data in cui essa è stata (spesso con ritardo) recepita. Tali patenti devono comunque essere riconosciute.

— Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), benché la seconda direttiva fosse stata recepita

In questo caso occorre applicare una procedura particolare, conformemente alle disposizioni della seconda direttiva e alla legislazione primaria.

Lo Stato membro ospitante deve innanzitutto chiedere ulteriori informazioni allo Stato membro che ha rilasciato la patente, conformemente al disposto dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva. Rispetto alla direttiva 80/1263/CEE la seconda direttiva pone maggior accento sull'assistenza reciproca che gli Stati membri si devono prestare (ciò si deduce paragonando la formulazione dell'articolo 12, paragrafo 3, con quella dell'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 80/1263/CEE). Il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione europea hanno chiarito l'obiettivo di tale di-

sposizione rilasciando, nel corso della procedura di adozione della direttiva 91/439/CEE, la seguente dichiarazione:

«Il Consiglio e la Commissione ritengono che le disposizioni della direttiva relative al reciproco riconoscimento delle patenti richiedano una maggior collaborazione fra le autorità competenti dei diversi Stati membri. In tale contesto ciò significa in particolare stabilire un vero e proprio scambio di informazioni...».

Se lo Stato membro che ha rilasciato la patente fornisce informazioni insufficienti o insoddisfacenti, lo Stato membro ospitante può ricorrere alla Corte, ai sensi dell'articolo 227 del trattato CE oppure chiedere alla Commissione di presentare ricorso alla Corte conformemente all'articolo 226 del trattato CE.

Lo Stato membro ospitante non è in genere competente a decidere in merito al non riconoscimento delle patenti rilasciate contravvenendo al diritto comunitario e ciò a salvaguardia del principio di reciproco riconoscimento che verrebbe altrimenti reso inefficace. Solo se la procedura descritta si dimostra inefficace e in casi eccezionali ⁽²⁵⁾, è considerato ammissibile il rifiuto di riconoscere le patenti rilasciate da altri Stati membri.

Tale diritto deriva per lo Stato membro dall'applicazione per analogia dei principi stabiliti in una sentenza della Corte ⁽²⁶⁾ e va applicato in modo molto restrittivo. La sentenza insiste fra l'altro sull'errore manifesto. Ulteriore legittimazione in tal senso è fornita dalla causa C-212/97 (Centros Ltd) che riconosce agli Stati membri il diritto di adottare le necessarie misure per evitare che alcuni dei propri cittadini o dei cittadini di altri Stati membri o che risiedono sul loro territorio, facciano riferimento a disposizioni del diritto comunitario (ad esempio il principio del reciproco riconoscimento) in maniera fraudolenta o illegittima ⁽²⁷⁾.

C.2. Mancato rispetto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b)

C.2.1. Disposizioni giuridiche

Lo Stato membro ospitante è tenuto a riconoscere le patenti rilasciate da un altro Stato membro ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 2, indipendentemente dal fatto che tali patenti siano state rilasciate conformemente al disposto dell'articolo 7, paragrafo 1, lettera b).

Conformemente a quanto dispone l'articolo 8, paragrafo 2, della seconda direttiva, il cui scopo principale è quello di sanzionare infrazioni gravi al codice della strada piuttosto che non le violazioni del diritto comunitario, è dato agli Stati membri ospitanti imporre limitazioni alle patenti rilasciate in un diverso Stato membro in determinati casi specifici e limitatamente al proprio territorio. L'articolo 8, paragrafo 2, deve quindi essere applicato nel dovuto rispetto del principio della competenza territoriale della normativa penale e dei regolamenti di polizia.

⁽²⁵⁾ Ovvero in casi che presentano errori manifesti e sistematici, ad esempio in caso di frode organizzata.

⁽²⁶⁾ Causa C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Cfr. in particolare il paragrafo 24 (contenente ulteriori riferimenti alla giurisprudenza della Corte) e il paragrafo 25 della sentenza citata.

⁽²⁴⁾ Ad esempio, articolo 6, paragrafo 3 e articolo 8, paragrafo 4.

Il campo di applicazione dell'articolo 8, paragrafo 2, è stato inoltre chiarito nei commenti, avanzati in fase di proposta, alla direttiva 91/439/CEE:

«Disposizioni nazionali volte a sospendere o revocare il diritto di utilizzare la patente possono essere applicate se il titolare non soddisfa le condizioni necessarie per il rilascio o il rinnovo della patente per quanto riguarda le conoscenze, le capacità e i comportamenti legati alla guida di un veicolo a motore, nonché a condizioni di ordine medico [...]».

Ne consegue pertanto che l'articolo 8, paragrafo 2, non può in genere essere applicato in caso di violazione del requisito di residenza, dal momento che la sua formulazione lo rende uno strumento per sanzionare il mancato rispetto di condizioni di fatto (in particolare le condizioni di salute e il possesso delle necessarie conoscenze) piuttosto che non per il mancato rispetto del requisito formale di residenza.

C.2.2. Esempio pratico

Esempio 14:

Nel 1980 un titolare di patente trasferisce la propria residenza abituale in un altro Stato membro ove inizia a lavorare. Nel 1997 egli si registra come residente presso le autorità amministrative del proprio paese di origine ove risiede parte della sua famiglia. Dopo sei mesi, senza lasciare il lavoro nello Stato membro ospitante, egli ottiene la patente di guida nel suo paese di origine nel corso delle vacanze estive. La patente non viene riconosciuta dallo Stato membro ospitante, che contesta al titolare della patente il fatto che egli ha continuato a risiedere nello Stato membro ospitante e non in quello che ha rilasciato la patente.

C.2.3. Soluzioni ⁽²⁸⁾

In generale gli Stati membri non possono rifiutare il riconoscimento delle patenti rilasciate in uno Stato membro diverso se non dopo aver seguito la procedura precedentemente descritta per i casi generali. Ciò significa che gli Stati membri interessati devono innanzitutto entrare in contatto e quindi che la Commissione, o lo Stato membro, deve adire la Corte di giustizia ai sensi degli articoli 226 e 227 del trattato CE.

Uno Stato membro non può di per sé decidere se risulti o meno rispettato il requisito di residenza in un altro Stato membro e non gli è pertanto dato, in genere, rifiutare il riconoscimento delle patenti rilasciate in un altro Stato membro né revocare il documento senza prima seguire la procedura precedentemente indicata.

Solo le autorità dello Stato membro ove il titolare risulta abitualmente risiedere hanno diritto di rilasciare o rinnovare la

patente. Se la procedura indicata conferma che il requisito di residenza non è soddisfatto, le autorità del paese ospitante possono revocare la patente restituendola allo Stato che l'aveva emessa. In tal caso viene revocato anche il diritto di condurre, poiché il titolare della patente non soddisfa tutti i requisiti formali per il rilascio della patente.

Tenuto conto del fatto che simili casi sono in realtà molto comuni, conviene prevedere una procedura alternativa.

Potrebbe a tal fine essere richiesta ad ogni candidato una dichiarazione sull'onore in forma scritta (sia in caso di primo rilascio che di rinnovo della patente) nella quale egli dichiara di essere residente nel paese e di non essere titolare di altre patenti né di aver posseduto altre patenti che gli siano state ritirate. La mancata conformità ai requisiti di residenza verrebbe così ad assumere la forma di atto fraudolento e potrebbe essergli contestata in applicazione del diritto penale nazionale. In tal caso lo Stato membro ospitante provvederebbe a revocare la patente (limitatamente al proprio territorio) dopo aver seguito la procedura descritta e rinvierebbe la patente allo Stato membro che l'aveva rilasciata che, tenuto conto del comportamento fraudolento, potrebbe quindi revocarla con effetto generale.

D. CALCOLO DEL PERIODO DI VALIDITÀ

D.1. Disposizioni giuridiche

Ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva 91/439/CEE, lo Stato membro ospitante ha la facoltà di applicare le proprie disposizioni nazionali in merito al periodo di validità della patente rilasciata in un altro Stato membro. Nel calcolo del periodo di validità che lo Stato membro ospitante intende imporre ai titolari di patenti straniere quando trasferiscono la propria residenza abituale è di fondamentale importanza la data in cui è avvenuto il cambiamento di residenza.

D.2. Esempi pratici

Esempio 15:

Il titolare di una patente olandese trasferisce la propria residenza normale in Francia nel 2000. La sua patente olandese di classe B, valida per 10 anni, scade nel 2005 mentre egli si trova in Francia. Benché in Francia le patenti di classe B mantengano la propria validità per tutta la vita del titolare, senza obbligo di sostituzione o rinnovo, il titolare della patente olandese è tenuto a rinnovare la propria patente.

Esempio 16:

Il titolare di una patente francese trasferisce la propria residenza abituale nei Paesi Bassi nel 1995. La sua patente francese di classe B ha durata illimitata. Le autorità olandesi, in applicazione dell'articolo 1, paragrafo 3, impongono a tale patente il proprio periodo di validità decennale (scadenza nel 2005).

Nei casi citati si pone il problema di quale Stato membro risulti competente per il «rinnovo» delle patenti scadute, nonché quello delle basi giuridiche che giustificano tale rinnovo.

⁽²⁸⁾ NB: Il fatto che vengano rilasciate da un determinato Stato membro patenti a cittadini che non vi risiedono abitualmente [in contrasto a quanto è disposto dall'articolo 7, paragrafo 1, lettera c) della direttiva 91/439/CEE] risulta essere una pratica piuttosto frequente. Il numero di patenti rilasciate è molto elevato e le autorità competenti devono ancora trovare il modo di dare applicazione all'articolo citato. Gli Stati membri devono verificare il rispetto del requisito di residenza di ogni candidato quando rilasciano la patente.

D.3. Soluzioni

In base all'articolo 1, paragrafo 3, ogni Stato membro può applicare solo le **proprie** regole nazionali in merito al periodo di validità.

Se il titolare della patente trasferisce la propria residenza abituale in uno Stato membro ospitante ove il periodo di validità è *più lungo* di quello previsto nello Stato membro che ha rilasciato la patente (o in un Stato ove le patenti hanno durata illimitata) la patente originaria perde la propria validità alla data di scadenza originariamente prevista (nell'esempio 15 nel 2005). Ciò deriva dal fatto che il diritto originario di condurre (nell'esempio citato quello olandese) è limitato nel tempo e che la patente in quanto documento scade indipendentemente dal fatto che il titolare trasferisca o meno la propria residenza abituale. Poiché non è possibile guidare con una patente scaduta, occorre applicare le disposizioni nazionali dello Stato ospitante in merito al periodo di validità del documento. Nell'esempio 15, le autorità francesi devono quindi rilasciare una patente francese di validità illimitata.

Se il titolare della patente trasferisce la propria residenza abituale in uno Stato membro ove il periodo di validità è *più corto* di quello dello Stato membro che ha rilasciato il documento, la patente non è più valida allo scadere del periodo di validità dello Stato membro ospitante, calcolato a partire dal momento in cui è stata trasferita la residenza (nell'esempio 16 nel 2005).

Qualunque altro metodo di calcolo del periodo di validità e in particolare uno che tenesse conto del *momento in cui la patente è stata rilasciata*, si tradurrebbe in pratica nel mancato riconoscimento della patente ⁽²⁹⁾.

Il fatto che all'esempio 15 e all'esempio 16 si applichino approcci differenti dipende dal fatto che in un caso l'abilitazione originaria è limitata nel tempo e la patente in quanto documento scade indipendentemente dallo Stato di residenza del titolare, mentre nell'altro caso la limitazione del periodo di validità subentra in un momento successivo.

Nei due casi tuttavia, *solo* lo Stato membro ospitante è preposto al rinnovo della patente, una competenza che gli deriva direttamente dall'articolo 1, paragrafo 3. Se il titolare della patente *omette di sostituire la patente* nello Stato membro ospitante entro il termine previsto, *lo Stato membro ospitante* deve richiedere le necessarie informazioni allo Stato membro che ha rilasciato la patente, applicando per analogia l'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva 91/439/CEE. In applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3, lo Stato membro che invia la richiesta è tenuto a rilasciare una nuova patente una volta ricevute le informazioni richieste dallo Stato che ha emesso la proposta originaria. Questo è quanto si evince dalla sentenza C-193/94, che separa il diritto di guidare dalla patente in quanto documento, considerando quest'ultima soltanto una prova che attesta l'esistenza di tale diritto. Il diritto di condurre permane quindi anche qualora la patente in quanto documento risulti scaduta. In tal caso è quindi opportuno il rilascio di un nuovo documento.

⁽²⁹⁾ Il caso è illustrato dal seguente esempio: un cittadino francese è da 12 anni titolare di una patente. Egli trasferisce la propria residenza abituale nei Paesi Bassi. Egli è in tal caso obbligato a sostituire la propria patente immediatamente malgrado il principio del reciproco riconoscimento e malgrado il fatto che la prima direttiva già abilitasse il titolare della patente alla guida del veicolo per un periodo di un anno nell'altro Stato membro senza la sostituzione della patente.

E. RINNOVO DELLE PATENTI

E.1. Casi di rinnovo

L'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 91/439/CEE sancisce il principio del reciproco riconoscimento delle patenti di guida rilasciate dagli Stati membri. Tale principio si applica anche alle patenti che sono state rilasciate prima dell'entrata in vigore della direttiva, purché in corso di validità.

In alcuni casi le patenti di guida possono scadere in un altro Stato membro ove il titolare ha trasferito la propria residenza:

- la validità della patente di guida è limitata nel tempo o legata all'età del titolare, in applicazione della normativa dello Stato che l'ha rilasciata; se il termine di validità è raggiunto mentre il titolare risiede in un altro Stato membro, occorre determinare a quale Stato compete il rinnovo della patente,
- il titolare di una patente in corso di validità trasferisce la propria residenza normale in uno Stato membro nel quale vige un periodo di validità ridotto per la patente del tipo da lui posseduto; in tal caso l'applicazione dei termini di validità nazionali dello Stato membro in cui il titolare ha trasferito la propria residenza abituale lo obbliga a rinnovare la propria patente allo scadere del termine più ridotto; anche in questo caso rimane da stabilire quale Stato membro sia competente per il rinnovo.

La mancanza di armonizzazione determina l'esistenza di differenti periodi di validità e diverse date di scadenza delle patenti: ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, della direttiva ogni Stato membro può infatti applicare la propria normativa in merito al periodo di validità.

E.2. Interpretazione delle disposizioni previste in materia dalla seconda direttiva

L'articolo 7, paragrafo 1 della seconda direttiva dispone quanto segue:

«Il rilascio della patente di guida è subordinato inoltre [...] alla residenza normale [...] nel territorio dello Stato membro che rilascia la patente di guida.»

La portata di tale disposizione può esser valutata solo se combinata ad altre disposizioni della direttiva che fanno riferimento alla residenza abituale. L'articolo 7, paragrafo 1, chiarisce, se combinato con la definizione di residenza abituale contenuta nell'articolo 9, che la patente di guida può essere rilasciata solo a coloro che vivono, da oltre 185 giorni, nello Stato membro che rilascia tale documento.

L'articolo 8, paragrafo 1, dispone inoltre:

«Il titolare di una patente di guida [...] rilasciata da un Stato membro, qualora abbia acquisito la residenza normale in un altro Stato membro, può chiedere la sostituzione della propria patente di guida con una equipollente.»

Tale articolo stabilisce che la sostituzione della patente compete allo Stato membro in cui è stabilita la residenza abituale, interpretazione sostenuta anche dal combinato disposto degli articoli 7, paragrafo 1, e 9 della seconda direttiva. La sostituzione volontaria della patente può quindi essere effettuata solo nello Stato membro in cui il titolare ha trasferito la propria residenza abituale. L'interpretazione è ulteriormente comprovata dal seguente paragrafo dell'articolo 8, paragrafo 2 della direttiva:

«[...] lo Stato membro di residenza normale può applicare al titolare di una patente di guida rilasciata da un altro Stato membro le proprie disposizioni nazionali [...] e, se necessario, può procedere a tal fine alla sostituzione della patente».

Nel determinare la competenza degli Stati membri per quanto riguarda la sostituzione delle patenti, la direttiva 91/439/CEE non distingue fra titolari che decidono di operare tale sostituzione su base volontaria e quelli che sono invece obbligati ad effettuare tale operazione in applicazione di normative nazionali (diritto penale e regolamenti di polizia) dello Stato membro ove hanno trasferito la propria residenza abituale. L'articolo 8 della direttiva 91/439/CEE non opera inoltre nessuna distinzione fra coloro che devono sostituire la patente in applicazione del diritto penale o dei regolamenti di polizia e coloro che effettuano invece tale sostituzione poiché prevista dal diritto amministrativo (in base cioè a disposizioni che regolano il periodo di validità). Sembra pertanto potersi dedurre logicamente che in caso di sostituzione volontaria la patente debba essere sostituita dallo Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza abituale.

L'articolo 8, paragrafo 5, della direttiva stabilisce inoltre un altro caso riservato alla competenza dello Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza abituale:

«La sostituzione di una patente di guida in seguito a smarrimento o furto può essere ottenuta presso le autorità competenti dello Stato in cui il titolare ha la propria residenza normale.»

L'articolo 8, paragrafo 5, sancisce pertanto la competenza dello Stato membro in cui il titolare ha la propria residenza normale nei casi di «rinnovo» della patente.

L'articolo 8, paragrafo 3 e l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva prevedono un sistema volto a regolare lo scambio di informazioni fra Stati membri e destinato a migliorare il flusso di informazione fra Stato membro ospitante, cui competono un certo numero di adempimenti in merito a patenti rilasciate in altri Stati membri, e gli Stati membri che hanno rilasciato le

patenti in questione. Tale sistema perderebbe la propria ragion d'essere se la competenza dello Stato membro ospitante venisse ridotta per quanto riguarda il rinnovo delle patenti venute a scadenza.

E.3. Soluzioni

La direttiva 91/439/CEE stabilisce la competenza esclusiva dello Stato membro ospitante in caso di primo rilascio della patente, in caso di sostituzione della patente, nel caso in cui debbano essere applicate disposizioni nazionali (diritto penale e regolamenti di polizia) e in caso di sostituzione volontaria della patente. La direttiva prevede inoltre l'istituzione di un meccanismo per lo scambio di informazioni fra Stato membro ospitante e Stato membro che ha rilasciato la patente.

Risulterebbe perciò contraddittorio rispetto al sistema e contrario agli obiettivi della direttiva e alla struttura logica delle disposizioni citate, attribuire la competenza del rinnovo delle patenti allo Stato membro che le ha rilasciate.

La precedente conclusione è raggiunta anche ragionando per assurdo: in base all'articolo 1, paragrafo 3, gli Stati membri possono applicare le proprie disposizioni nazionali in merito al periodo di validità a tutte le patenti i cui titolari risiedono nel loro territorio. Permettere agli Stati membri di sostituire patenti detenute da cittadini che hanno la propria residenza abituale in un altro Stato membro contrasterebbe con tale diritto e la disposizione dell'articolo 1, paragrafo 3, non avrebbe perciò più alcun senso.

Ne consegue che è lo Stato membro ove il titolare ha la propria residenza abituale a detenere la competenza esclusiva su tutti gli adempimenti relativi al rinnovo della patente; se lo Stato membro ospitante rilascia patenti valide per un periodo illimitato, il rinnovo delle patenti rilasciate da un altro Stato membro non deve essere sottoposto a condizioni.

E.4. Aspetti procedurali

Nell'ambito del rinnovo delle patenti è stato sottolineato che le stesse procedure amministrative per il rinnovo devono essere applicate **indiscriminatamente** a tutti i titolari di patente, indipendentemente dal fatto che il documento sia stato rilasciato nello Stato membro che effettua la sostituzione o in un diverso Stato membro. Ciò riguarda tutti gli aspetti della procedura, compresi ad esempio quelli relativi ai diritti di segreteria o al rispetto dei termini applicabili.