COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri (codificazione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. Nel contesto dell'Europa dei cittadini, la Commissione attribuisce grande importanza alla semplificazione e alla chiara formulazione della normativa dell'Unione, affinché diventi più comprensibile e accessibile ai cittadini, offrendo loro nuove possibilità di far valere i diritti che la normativa sancisce.

   Questo obiettivo non può essere realizzato fintanto che le innumerevoli disposizioni, modificate a più riprese e spesso in modo sostanziale, rimangono sparse, costringendo chi le voglia consultare a ricercarle sia nell'atto originario sia negli atti di modifica. L'individuazione delle norme vigenti richiede pertanto un notevole impegno di ricerca e di comparazione dei diversi atti.

   Per tale motivo è indispensabile codificare le disposizioni che hanno subito frequenti modifiche, se si vuole che la normativa dell'Unione sia chiara e trasparente.

2. Il 1° aprile 1987 la Commissione ha deciso[1] di dare istruzione ai propri servizi di procedere alla codificazione di tutti gli atti dopo non oltre dieci modifiche, sottolineando che si tratta di un requisito minimo e che i vari servizi dovrebbero sforzarsi di codificare i testi di loro competenza anche a intervalli più brevi, al fine di garantire la chiarezza e la comprensione immediata delle disposizioni.

3. Le conclusioni della presidenza del Consiglio europeo di Edimburgo (dicembre 1992) hanno ribadito questa necessità[2], sottolineando l'importanza della codificazione, poiché offre la certezza del diritto applicabile a una determinata materia in un preciso momento.

   La codificazione va effettuata nel pieno rispetto dell'iter di adozione della legislazione dell'Unione.

   Dal momento che in sede di codificazione nessuna modificazione di carattere sostanziale può essere apportata agli atti che ne fanno oggetto, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione hanno concluso un accordo interistituzionale, del 20 dicembre 1994, per un metodo di lavoro accelerato che consenta la rapida adozione degli atti di codificazione.

4. Lo scopo della presente proposta è quello di codificare la direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio[3]. La nuova direttiva sostituisce i vari atti che essa incorpora[4], preserva in pieno la sostanza degli atti oggetto di codificazione e pertanto non fa altro che riunirli apportando unicamente le modifiche formali necessarie ai fini dell'opera di codificazione.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 V. allegato 3, parte A, delle conclusioni.
3 Iscritta nel programma legislativo per il 2020.
4 Allegato IV, parte A, della presente proposta.

5. La proposta di codificazione è stata elaborata sulla base del consolidamento preliminare, in 24 lingue ufficiali, della direttiva 2003/59/CE e degli atti di modifica della stessa, effettuato dall'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, attraverso un sistema di elaborazione dati. Nei casi in cui è stata assegnata una nuova numerazione agli articoli, la concordanza tra la vecchia e la nuova numerazione è esposta in una tavola che figura all'allegato V della direttiva codificata.

↓ 2003/59/CE (adattato)

2021/0018 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri (codificazione)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato ⌦ sul funzionamento dell'Unione europea ⌫, in particolare l'articolo ⌦ 91 ⌫,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[5],

visto il parere del Comitato delle regioni[6],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

↓

(1) La direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[7] ha subito varie e sostanziali modifiche[8]. A fini di chiarezza e razionalizzazione, è opportuno procedere alla sua codificazione.

↓ 2018/645 considerando 1 (adattato)

(2) Nel libro bianco del 28 marzo 2011, intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile»[9], la Commissione ⌦ ha fissato ⌫ un obiettivo «zero vittime» in funzione del quale l'Unione dovrebbe approssimarsi al risultato di azzerare il numero delle vittime degli incidenti stradali entro il 2050.

5 GU C […] del […], pag. […].

6 GU C […] del […], pag. […].

7 Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

8 Si veda l'allegato IV, parte A.

9 COM(2011) 144 definitivo.

↓ 2018/645 considerando 2

(3) Nella comunicazione sugli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale, intitolata «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale»[10], la Commissione ha proposto l'obiettivo di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020, a partire dal 2010. Per conseguire questo obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici, tra cui il miglioramento dell'istruzione e della formazione degli utenti della strada e la protezione degli utenti vulnerabili.

↓ 2018/645 considerando 3

(4) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha approvato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Tale obiettivo di riduzione delle emissioni contribuirà a soddisfare gli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi e tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire al conseguimento dello stesso. Il settore dei trasporti necessita di un approccio globale per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica. Si dovrebbero compiere progressi verso una mobilità a basse emissioni, tra l'altro attraverso la ricerca e l'introduzione dei progressi tecnologici già disponibili. È necessario che i conducenti siano formati in maniera adeguata affinché adottino uno stile di guida il più efficiente possibile.

↓ 2003/59/CE considerando 3 (adattato)

(5) Per consentire ai conducenti di conformarsi alle esigenze ⌦ relative all'evoluzione ⌫ del mercato dei trasporti su strada, è opportuno applicare a tutti i conducenti, indipendentemente dal fatto che guidino a titolo indipendente o subordinato, per conto proprio o per conto terzi, la normativa ⌦ unionale ⌫.

↓ 2003/59/CE considerando 4 (adattato)

(6) ⌦ È opportuno che ⌫ norme ⌦ unionali sul livello minimo di formazione dei conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada mirino ⌫ a garantire che il conducente tramite la sua qualificazione possieda il livello necessario sia per l'accesso ⌦ all'attività di guida ⌫ sia per l'esercizio ⌦ di tale ⌫ attività.

↓ 2003/59/CE considerando 5 (adattato)

(7) In particolare, l'obbligo di una qualificazione iniziale e di una formazione periodica è ⌦ inteso ⌫ a migliorare la sicurezza stradale e la sicurezza del conducente, anche in occasione di operazioni effettuate dal conducente con il veicolo in sosta. Inoltre, la modernità del lavoro di conducente dovrebbe destare interesse per tale mestiere presso

[10] COM(2010) 389 definitivo.

i giovani, il che dovrebbe contribuire all'assunzione di nuovi conducenti in un'epoca di penuria.

↓ 2003/59/CE considerando 6

(8) Per evitare disparità nelle condizioni di concorrenza, la presente direttiva dovrebbe applicarsi all'attività di guida sia dei cittadini di uno Stato membro sia dei cittadini di paesi terzi, dipendenti o utilizzati da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

↓ 2003/59/CE considerando 22 (adattato)

(9) È auspicabile, in ossequio ai principi del diritto ⌦ unionale ⌫, esonerare dall'applicazione della presente direttiva i conducenti dei veicoli utilizzati per effettuare trasporti il cui impatto sulla sicurezza stradale è considerato minimo ovvero laddove i requisiti della presente direttiva impongano un onere economico o sociale sproporzionato.

↓ 2018/645 considerando 6 (adattato)

(10) ⌦ È opportuno che vengano disposte ⌫ deroghe ⌦ in relazione a ⌫ situazioni in cui la guida non è l'attività principale del conducente e l'obbligo di conformarsi ai requisiti della ⌦ presente ⌫ direttiva imporrebbe un onere sproporzionato per i conducenti. In generale, la guida non è ritenuta essere l'attività principale del conducente se occupa meno del 30 % dell'orario di lavoro mensile continuativo.

↓ 2018/645 considerando 7 (adattato)

(11) Qualora la guida non sia frequente, abbia luogo in zone rurali ⌦ o ⌫ sia eseguita da conducenti per approvvigionare la propria impresa, le deroghe dovrebbero applicarsi a condizione che la sicurezza stradale sia comunque garantita. A causa delle diverse condizioni presenti nelle zone rurali all'interno dell'Unione in termini geografici, climatici e di densità demografica, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di agire secondo discrezionalità nel determinare se tale guida possa essere considerata occasionale e se tale deroga abbia un'incidenza sulla sicurezza stradale: ad esempio, in base al tipo di strada, al volume di traffico o alla presenza di utenti della strada vulnerabili.

↓ 2018/645 considerando 8

(12) Dato che all'interno dell'Unione variano le distanze che le persone che lavorano nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura, della silvicoltura, dell'allevamento e della pesca, esenti dalla presente direttiva, devono percorrere nel corso della loro attività, è opportuno lasciare agli Stati membri la possibilità di stabilire, nel loro diritto nazionale, le distanze massime consentite alle quali si applicano le deroghe, calcolate dal luogo in cui si trova l'impresa.

↓ 2003/59/CE considerando 7 (adattato)

(13) Per stabilire che il conducente rispetta i suoi obblighi, gli Stati membri dovrebbero rilasciare al conducente un certificato di idoneità professionale (CAP) comprovante la sua qualificazione iniziale o la sua formazione periodica.

↓ 2003/59/CE considerando 8 (adattato)

(14) Gli Stati membri, al fine di agevolare l'attuazione delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale, dovrebbero poter scegliere tra varie opzioni.

↓ 2003/59/CE considerando 9

(15) Al fine di mantenere la qualificazione di conducenti, i conducenti in attività dovrebbero essere obbligati a svolgere una riqualificazione periodica delle conoscenze essenziali per la loro professione.

↓ 2018/645 considerando 9

(16) I conducenti esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale dovrebbero, pur continuando a beneficiare della deroga, essere tenuti comunque ad effettuare formazioni periodiche per assicurare che le proprie conoscenze delle materie necessarie allo svolgimento del loro lavoro restino aggiornate.

↓ 2003/59/CE considerando 10 (adattato)

(17) I requisiti minimi da soddisfare nel quadro della qualificazione iniziale e della formazione periodica riguardano le norme di sicurezza da rispettare durante la guida e quando il veicolo è in sosta. Lo sviluppo della guida preventiva (anticipazione dei rischi, presa in considerazione degli altri utenti stradali), da attuare congiuntamente alla razionalizzazione del consumo di carburante, ⌦ dovrebbe avere ⌫ effetti positivi sia per la società sia per lo stesso settore dei trasporti stradali.

↓ 2003/59/CE considerando 11

(18) La presente direttiva non dovrebbe pregiudicare i diritti acquisiti dal conducente che sia divenuto titolare della patente di guida necessaria all'esercizio dell'attività di guida in una data anteriore a quella prevista per ottenere il CAP comprovante la qualificazione iniziale o la formazione periodica corrispondenti.

↓ 2003/59/CE considerando 12

(19) Soltanto i centri di formazione che hanno ottenuto un'autorizzazione rilasciata dalle autorità competenti degli Stati membri dovrebbero poter organizzare i corsi di formazione previsti nell'ambito della qualificazione iniziale e della formazione periodica. Al fine di garantire la qualità di tali centri autorizzati, le autorità competenti

dovrebbero fissare criteri armonizzati di autorizzazione, fra cui quello di una consolidata professionalità.

↓ 2003/59/CE considerando 13

(20) È opportuno affidare non solo alle autorità competenti degli Stati membri, ma anche a qualsiasi entità da esse designata, il compito di organizzare gli esami previsti nell'ambito della qualificazione iniziale e della formazione periodica. Alla luce dell'importanza che la presente direttiva riveste per la sicurezza stradale e per l'uguaglianza delle condizioni di concorrenza, le autorità competenti degli Stati membri dovrebbero controllare tali esami.

↓ 2003/59/CE considerando 14

(21) È opportuno che gli Stati membri impongano la prima formazione periodica e rilascino al conducente il CAP corrispondente entro i cinque anni successivi o alla data di rilascio del CAP comprovante la qualificazione iniziale o allo scadere della data limite fissata affinché i conducenti facciano valere i loro diritti acquisiti. Dovrebbero essere consentite anche riduzioni o proroghe di tali termini. Dopo la prima formazione periodica, il conducente dovrebbe seguire una formazione periodica ogni cinque anni.

↓ 2003/59/CE considerando 15 (adattato)

(22) Per attestare che il conducente cittadino di uno Stato membro è titolare di uno dei CAP previsti dalla presente direttiva e per agevolare il riconoscimento reciproco dei vari CAP, gli Stati membri dovrebbero apporre il codice ⌦ unionale ⌫ armonizzato previsto a tal fine, corredato della data di scadenza del codice, sulla patente di guida oppure sulla «carta di qualificazione del conducente», reciprocamente riconosciuta dagli Stati membri, secondo il modello armonizzato previsto dalla presente direttiva. Tale carta dovrebbe soddisfare gli stessi requisiti in materia di sicurezza della patente di guida, data l'importanza dei diritti che essa conferisce per la sicurezza stradale e l'uguaglianza delle condizioni di concorrenza.

↓ 2018/645 considerando 10 (adattato)

(23) Gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, dovrebbero procedere a uno scambio di informazioni per via elettronica in merito ai CAP. Essi dovrebbero sviluppare la necessaria piattaforma elettronica, tenendo conto di un'analisi costi-benefici da parte della Commissione, compresa la possibilità di ampliare la rete dell'UE delle patenti di guida istituita a norma della direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio[11]. Tra gli altri benefici, ciò consentirà agli Stati membri di accedere facilmente alle informazioni relative alle attività di formazione completate che non sono documentate sulla patente di guida del conducente. È importante che gli Stati membri e la Commissione facciano sforzi per sviluppare

---

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

ulteriormente questa funzionalità, con l'obiettivo di un accesso in tempo reale durante i controlli su strada.

↓ 2018/645 considerando 11 (adattato)

(24) Tenendo conto degli sviluppi nell'ambito della formazione e dell'istruzione e al fine di migliorare il contributo della ⌦ presente ⌫ direttiva alla sicurezza stradale e la pertinenza della formazione per i conducenti, nell'ambito dei corsi di formazione dovrebbero essere ulteriormente approfonditi temi connessi alla sicurezza stradale, come la percezione del pericolo, la tutela degli utenti della strada vulnerabili, in particolare i pedoni, i ciclisti e le persone a mobilità ridotta, la guida mirata al risparmio di carburante, la guida in condizioni meteorologiche estreme e i trasporti eccezionali. In questo contesto, i corsi dovrebbero riguardare anche i sistemi di trasporto intelligenti e dovrebbero evolvere per stare al passo con gli sviluppi tecnologici.

↓ 2018/645 considerando 12

(25) Agli Stati membri dovrebbe essere prospettata chiaramente un'opzione che permetta loro di migliorare e modernizzare le prassi di formazione con l'uso di strumenti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), come l'e-learning e l'apprendimento integrato, per una parte della formazione, garantendo nel contempo la qualità della formazione. Nel migliorare e modernizzare le prassi di formazione mediante strumenti TIC è importante tenere in conto che alcuni temi specifici richiedono una formazione pratica e non possono essere adeguatamente affrontati con tali strumenti di apprendimento: per esempio il montaggio delle catene da neve o il fissaggio dei carichi, o altri elementi relativi alla formazione in cui l'aspetto pratico è importante. La formazione pratica potrebbe consistere nella guida, anche se non necessariamente. Una parte consistente della formazione prescritta dalla presente direttiva dovrebbe essere effettuata in un centro di formazione autorizzato.

↓ 2018/645 considerando 13 (adattato)

(26) Per mantenere la coerenza tra le diverse tipologie di formazione prescritte dalla legislazione dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di combinare vari tipi di formazione pertinenti: ad esempio dovrebbe essere loro possibile combinare formazione sul trasporto di merci pericolose, sulla sensibilizzazione nei confronti della disabilità o sul trasporto degli animali, con la formazione di cui alla ⌦ presente ⌫ direttiva.

↓ 2018/645 considerando 14 (adattato)

(27) Onde evitare che, per effetto di prassi divergenti tra gli Stati membri, sia ostacolato il riconoscimento reciproco e limitato il diritto dei conducenti a seguire corsi di formazione periodica nello Stato membro in cui esercitano le loro attività, le autorità degli Stati membri dovrebbero essere tenute, qualora la formazione completata non possa essere indicata sulla patente di guida, a rilasciare una carta di qualificazione del

conducente, nella forma prescritta dai modelli standard, che garantirà il riconoscimento reciproco per ogni conducente che possiede i requisiti previsti dalla ⌦ presente ⌫ direttiva.

↓ 2018/645 considerando 15

(28) L'uso degli attestati di conducente da parte dei conducenti di paesi terzi quale prova della conformità alle prescrizioni relative alla formazione potrebbe costituire un ostacolo per i conducenti stessi allorché il trasportatore restituisca l'attestato alle autorità che l'hanno rilasciato, in particolare quando tali conducenti desiderano assumere un impiego in un altro Stato membro. Al fine di evitare che in questo tipo di situazioni i conducenti siano obbligati a ripetere la formazione in caso di nuovo impiego, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cooperare e a scambiare informazioni sulle qualificazioni del conducente.

↓ 2018/645 considerando 19

(29) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al miglioramento della qualità dell'aria, attraverso la facilitazione dell'uso di veicoli alimentati con combustibili alternativi, agli Stati membri dovrebbe essere concessa la possibilità di autorizzare, nel loro territorio, i titolari di una patente di guida di categoria B a guidare determinati tipi di veicoli alimentati con combustibili alternativi la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 4 250 kg. Tale possibilità di superare i 3 500 kg dovrebbe essere subordinata al fatto che la massa aggiuntiva consentita sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa derivante dai sistemi di propulsione alternativi e dovrebbe essere soggetta alle limitazioni e alle condizioni intese ad evitare effetti negativi sulla sicurezza stradale.

↓ 2003/59/CE considerando 17

(30) Per quanto riguarda i conducenti cittadini di un paese terzo cui si applica la presente direttiva, andrebbero previste disposizioni specifiche di certificazione.

↓ 2019/1243 Art. 1 e allegato, punto IX (adattato)

(31) Al fine di adeguare la ⌦ presente ⌫ direttiva al progresso scientifico e tecnico, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 ⌦ del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla ⌫ modifica ⌦ degli ⌫ allegati I e II della ⌦ presente ⌫ direttiva. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016[12]. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

---

[12] GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

↓ 2018/645 considerando 20 (adattato)

(32) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire ⌦ la previsione di ⌫ norme dell'Unione relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di determinati veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e delle questioni affrontate nella direttiva, può essere conseguito ⌦ meglio ⌫ a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire ⌦ tale obiettivo ⌫ in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

↓

(33) È opportuno che la presente direttiva faccia salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno e alle date di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, parte B,

↓ 2003/59/CE

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

↓ 2018/645 Art. 1, punto 1 (adattato)

Articolo 1

Ambito di applicazione

La presente direttiva si applica all'attività di guida:

a) dei cittadini di uno Stato membro, e

b) dei cittadini di un paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa

(in seguito denominati «conducenti») che effettuano trasporti su strada all'interno dell'Unione, su strade aperte all'uso pubblico per mezzo di:

– veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C o C + E, quali definite dalla direttiva 2006/126/CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente,

– veicoli per i quali è necessaria una patente ⌦ di guida ⌫ di categoria D1, D1 + E, D o D + E, quali definite dalla direttiva 2006/126/CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

Ai fini della presente direttiva, i riferimenti alle categorie di patenti di guida contenenti il segno più («+») vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

↓ 2018/645 Art. 1, punto 2 (adattato)

Articolo 2

Deroghe

1. La presente direttiva non si applica ai conducenti di veicoli:

a) la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;

b) ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei pompieri, delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto è effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi;

c) sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;

d) per i quali è necessaria una patente ⌦ di guida ⌫ di categoria D o D1 e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;

e) utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio, compresi i veicoli impiegati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali;

f) utilizzati per le lezioni e gli esami di guida da chiunque desideri conseguire una patente di guida o un certificato di idoneità professionale (CAP), conformemente all'articolo 6 e all'articolo 8, paragrafo 1, purché non siano impiegati per il trasporto di merci e passeggeri a fini commerciali;

g) utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali;

h) che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.

Con riguardo alla lettera f) del presente paragrafo, la presente direttiva non si applica alle persone che desiderano conseguire una patente di guida o un CAP, conformemente all'articolo 6 e all'articolo 8, paragrafo 1, quando tali persone frequentano una formazione alla guida supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un'altra persona titolare di un CAP, o da un istruttore di guida, per la categoria di veicoli utilizzati per il fine di cui a tale lettera.

2. La presente direttiva non si applica qualora ricorrano ⌦ tutte ⌫ le ⌦ seguenti ⌫ circostanze:

a) i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente;

b) i conducenti non offrono servizi di trasporto;

c) gli Stati membri ritengono che il trasporto è occasionale e non incide sulla sicurezza stradale.

3. La presente direttiva non si applica ai conducenti dei veicoli utilizzati, o noleggiati senza conducente, da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida non rientri nell'attività principale del conducente o superi una distanza, fissata dal diritto nazionale, dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing.

↓ 2003/59/CE (adattato)

Articolo 3

Qualificazione e formazione

1. L'attività di guida ⌦ di cui ⌫ all'articolo 1 è subordinata ad un obbligo di qualificazione iniziale ed a un obbligo di formazione periodica. A tal fine gli Stati membri prevedono:

a) un sistema di qualificazione iniziale

Gli Stati membri scelgono una delle due opzioni seguenti:

i) opzione che prevede al contempo la frequenza di corsi e un esame

A norma dell'allegato I, sezione 2, punto 2.1, questo tipo di qualificazione iniziale prevede la frequenza obbligatoria di corsi aventi una durata determinata. Essa si conclude con un esame. In caso di superamento di tale esame, essa è certificata dal rilascio del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera a);

ii) opzione che prevede solo esami

A norma dell'allegato I, sezione 2, punto 2.2, questo tipo di qualificazione iniziale non prevede la frequenza obbligatoria di corsi, bensì soltanto degli esami teorici e pratici. In caso di superamento degli esami, essa è certificata dal rilascio del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b).

Tuttavia, uno Stato membro può autorizzare il conducente, per un periodo massimo di tre anni, a guidare nel proprio territorio prima di aver ottenuto il CAP, qualora stia partecipando ad un corso di istruzione professionale della durata minima di sei mesi. Nell'ambito di tale corso di istruzione professionale, gli esami di cui ai punti i) e ii) possono essere effettuati per stadi;

b) un sistema di formazione periodica

A norma dell'allegato I, sezione 4, la formazione periodica prevede la frequenza obbligatoria di corsi ed è sancita dal rilascio del CAP di cui all'articolo 8, paragrafo 1.

2. Gli Stati membri possono inoltre prevedere un sistema di qualificazione iniziale accelerata per consentire al conducente di guidare nei casi di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), punto ii), ⌦ all'articolo 5, paragrafo 2, ⌫ lettera b), all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), e ⌦ all'articolo 5, paragrafo 3, ⌫ lettera b).

A norma dell'allegato I, sezione 3, la qualificazione iniziale accelerata prevede la frequenza obbligatoria di corsi. Essa si conclude con un esame. In caso di superamento di tale esame, essa è sancita dal rilascio del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

3. Gli Stati membri possono esonerare il conducente che ha ottenuto il certificato di idoneità professionale di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del

Consiglio[13] dagli esami di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i) e ii), ed al paragrafo 2 per le materie incluse nell'esame previsto ai sensi del suddetto regolamento e, se del caso, dall'obbligo di frequentare la parte dei corsi riguardante tali materie.

Articolo 4

Diritti acquisiti

Sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale i conducenti:

a) titolari di una patente di guida di categoria D1, D1 + E, D o D + E o di una patente di guida riconosciuta equivalente, rilasciata al più tardi ⌦ il 10 settembre 2008 ⌫;

b) titolari di una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C o C + E o di una patente di guida riconosciuta equivalente, rilasciata al più tardi ⌦ il 10 settembre 2009 ⌫.

Articolo 5

Qualificazione iniziale

1. Per accedere alla qualificazione iniziale non è richiesto il previo possesso della patente di guida corrispondente.

2. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di merci può guidare:

a) a partire dai 18 anni di età:

   i) veicoli delle categorie di patente di guida C e C + E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 1;

   ii) veicoli delle categorie di patente di guida C1 e C1 + E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2;

b) a partire dai 21 anni di età, veicoli delle categorie di patente di guida C e C + E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

3. Il conducente di un veicolo adibito al trasporto di passeggeri può guidare:

a) a partire dai 21 anni di età:

   i) veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, per effettuare il trasporto di passeggeri per servizi di linea con percorrenza non superiore a 50 chilometri, nonché veicoli delle categorie di patente di guida D1 e D1 + E, a condizione di essere titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

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

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

   Gli Stati membri possono autorizzare il conducente dei veicoli di una delle categorie summenzionate a guidare nel loro territorio tali veicoli a partire dai 20 anni di età, a condizione che questi sia titolare del CAP di cui

[13] Regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che stabilisce norme comuni sulle condizioni da rispettare per esercitare l'attività di trasportatore su strada e abroga la direttiva 96/26/CE del Consiglio (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 51).

all'articolo 6, paragrafo 1. L'età può essere ridotta a 18 anni per la guida di tali veicoli senza passeggeri;

b) a partire dai 23 anni di età, veicoli delle categorie di patente di guida D e D + E, a condizione che questi sia titolare del CAP di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

4. Fatti salvi i limiti di età di cui al paragrafo 2, i conducenti che effettuano trasporti di merci e che siano titolari di un CAP di cui all'articolo 6 per una delle categorie di cui al paragrafo 2 del presente articolo sono esentati da tale CAP per tutte le categorie di veicoli di cui al paragrafo stesso.

Queste disposizioni si applicano in modo analogo ai conducenti che effettuano trasporti di passeggeri per la categoria di veicoli di cui al paragrafo 3.

5. I conducenti che effettuano trasporti di merci che ampliano o cambiano la propria attività per effettuare trasporti di passeggeri, o viceversa, e che sono titolari del CAP di cui all'articolo 6, non sono tenuti a ripetere le sezioni comuni delle qualificazioni iniziali, ma unicamente le sezioni specifiche attinenti alla nuova qualificazione.

Articolo 6

CAP comprovante la qualificazione iniziale

1. CAP comprovante una qualificazione iniziale

a) CAP rilasciato sulla base della frequenza di corsi e di un esame

A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), punto i), lo Stato membro impone all'aspirante conducente la frequenza di corsi presso un centro di formazione autorizzato dalle autorità competenti ai sensi dell'allegato I, sezione 5 («centro di formazione autorizzato»). Tali corsi vertono su tutte le materie indicate nella sezione 1 dell'allegato I. La formazione si conclude con il superamento dell'esame di cui all'allegato I, sezione 2, punto 2.1. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di verificare se l'aspirante conducente possiede il livello di conoscenze delle materie succitate richiesto dall'allegato I, sezione 1. Le autorità o le entità summenzionate sorvegliano l'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale.

b) CAP rilasciato sulla base di esami

A norma dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), punto ii), lo Stato membro impone all'aspirante conducente il superamento degli esami, teorici e pratici, di cui all'allegato I, sezione 2, punto 2.2. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tali esami al fine di verificare se l'aspirante conducente possiede il livello di conoscenze delle materie succitate richiesto dall'allegato I, sezione 1. Tali autorità o entità sorvegliano gli esami e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale.

2. CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata

A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, lo Stato membro impone all'aspirante conducente la frequenza di corsi presso un centro di formazione autorizzato. Tali corsi vertono su tutte le materie di cui all'allegato I, sezione 1.

Tale formazione si conclude con l'esame di cui all'allegato I, sezione 3. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di

verificare se l'aspirante conducente possiede il livello di conoscenze delle materie succitate richiesto dall'allegato I, sezione 1. Tali autorità o entità sorvegliano l'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata.

↓ 2018/645 Art. 1, punto 3

Articolo 7

Formazione periodica

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento della loro attività lavorativa, con particolare accento sulla sicurezza stradale, sulla salute e la sicurezza sul lavoro e sulla riduzione dell'impatto ambientale della guida.

Tale formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato in conformità dell'allegato I, sezione 5. La formazione consiste nell'insegnamento in aula, nella formazione pratica e, se disponibile, nella formazione per mezzo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) o con simulatori di alta qualità. In caso di trasferimento presso un'altra impresa, occorre tener conto della formazione periodica già effettuata dal conducente.

La formazione periodica mira ad approfondire e a rivedere alcune delle materie di cui all'allegato I, sezione 1. Tratta varie materie e prevede sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale. Le materie trattate nella formazione rispondono agli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e tengono conto, per quanto possibile, delle esigenze specifiche di formazione del conducente.

↓ 2003/59/CE (adattato)

Articolo 8

CAP comprovante la formazione periodica

1. Al termine della formazione periodica di cui all'articolo 7, le autorità competenti degli Stati membri o il centro di formazione autorizzato rilasciano al conducente un CAP comprovante la formazione periodica.

2. ⌦ Il ⌫ titolare del CAP di cui all'articolo 6 ⌦ frequenta un primo corso di formazione periodica ⌫ nei cinque anni successivi alla data di rilascio del CAP.

Gli Stati membri possono ridurre o prorogare ⌦ il termine ⌫ di cui al ⌦ primo comma ⌫, in particolare allo scopo di ⌦ farlo ⌫ coincidere con la data di scadenza della validità della patente di guida. Tuttavia, tale termine non può essere né inferiore a tre anni né superiore a sette anni.

3. Il conducente che ha concluso la prima fase di formazione periodica di cui al paragrafo 2 segue una formazione periodica ogni cinque anni prima della scadenza del periodo di validità del CAP comprovante la formazione periodica.

4. Il titolare del CAP di cui all'articolo 6 o del CAP di cui al paragrafo 1 del presente articolo, nonché il conducente di cui all'articolo 4 che non esercitano più la professione e non rispondono ai requisiti di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 ⌦ del presente articolo ⌫ devono seguire un corso di formazione periodica prima di riprendere l'esercizio della professione.

5. I conducenti che effettuano trasporti di merci o passeggeri su strada che hanno seguito un corso di formazione periodica per una delle categorie di patenti ⌦ di guida ⌫ di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono esentati dall'obbligo di frequenza di un corso di formazione periodica per un'altra delle categorie previste nei suddetti paragrafi.

Articolo 9

Luogo di svolgimento della formazione

🡻 2018/645 Art. 1, punto 4

I conducenti di cui all'articolo 1, lettera a), della presente direttiva acquisiscono la qualificazione iniziale di cui all'articolo 5 della presente direttiva nello Stato membro di residenza quale definita all'articolo 12 della direttiva 2006/126/CE.

🡻 2003/59/CE (adattato)

I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), acquisiscono tale qualificazione ⌦ iniziale ⌫ nello Stato membro in cui è stabilita l'impresa o nello Stato membro che ha rilasciato loro un permesso di lavoro.

I conducenti di cui all'articolo 1, lettera a), e all'articolo 1, lettera b), seguono i corsi di formazione periodica di cui all'articolo 7 nello Stato membro di residenza o nello Stato membro nel quale lavorano.

🡻 2018/645 Art. 1, punto 5 (adattato)

Articolo 10

Codice dell'Unione

1. Sulla base del CAP comprovante una qualificazione iniziale e del CAP comprovante la formazione periodica, le autorità competenti degli Stati membri, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 8 della presente direttiva, appongono il codice armonizzato dell'Unione, «95», di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE, accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

– patente di guida, oppure

– sulla carta di qualificazione del conducente elaborata secondo il modello di cui all'allegato II della presente direttiva.

Se le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato conseguito il CAP non possono apporre il codice dell'Unione sulla patente di guida, esse rilasciano al conducente la carta di qualificazione del conducente.

Gli Stati membri riconoscono reciprocamente la carta di qualificazione del conducente da essi rilasciata. Al momento del rilascio della carta ⌦ di qualificazione del conducente ⌫, le autorità competenti accertano che la patente di guida sia in corso di validità per la categoria di veicoli interessata.

2. Ai conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), ⌦ della presente direttiva ⌫ che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di merci è consentito anche comprovare la qualificazione e

la formazione previste dalla presente direttiva mediante l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio[14], a condizione che rechi il codice dell'Unione «95». Ai fini della presente direttiva, lo Stato membro di rilascio indica il codice dell'Unione «95» nella sezione dell'attestato riservata alle note qualora il conducente in questione abbia soddisfatto le prescrizioni relative alla qualificazione e le prescrizioni relative alla formazione di cui alla presente direttiva.

3. Gli attestati di conducente che non recano il codice «95» dell'Unione e che sono stati rilasciati prima del 23 maggio 2020 a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, in particolare del paragrafo 7, al fine di certificare la conformità alle prescrizioni sulla formazione previste dalla presente direttiva sono accettati come prova di qualificazione fino alla loro data di scadenza.

↓ 2018/645 Art. 1, punto 6 (adattato)

Articolo 11

Rete per l'applicazione delle disposizioni

1. Gli Stati membri procedono, ai fini dell'applicazione delle disposizioni, allo scambio di informazioni sui CAP rilasciati o revocati. A tal fine gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, sviluppano una rete elettronica o si adoperano ai fini dell'estensione di una rete esistente, tenendo conto di una valutazione, da parte della Commissione, circa la soluzione più efficace in termini di costi.

2. La rete può contenere informazioni contenute nei CAP e informazioni relative alle procedure amministrative relative ai CAP.

3. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali sia effettuato esclusivamente ai fini della verifica del rispetto della presente direttiva, in particolare per quanto concerne le prescrizioni relative alla formazione di cui alla presente direttiva, in conformità ⌦ al ⌫ regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio[15].

4. L'accesso alla rete è protetto. Gli Stati membri possono concedere l'accesso solo alle autorità competenti responsabili per l'attuazione e il controllo dell'osservanza della presente direttiva.

---

[14] Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).

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

↓ 2019/1243 Art. 1 e allegato, punto IX, lett. 5) (adattato)

Articolo 12

Adeguamento al progresso scientifico e tecnico

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 ⌦ riguardo alla ⌫ modifica ⌦ degli ⌫ allegati I e II per adeguarli al progresso scientifico e tecnico.

Articolo 13

Esercizio della delega

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 12 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal 26 luglio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.

3. La delega di potere di cui all'articolo 12 può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

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

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 12 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

↓ 2003/59/CE (adattato)

Articolo 14

Abrogazione

La direttiva ⌦ 2003/59/CE, ⌫ come modificata dagli atti di cui all'allegato IV, parte A, è abrogata, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini di recepimento nel diritto interno e alle date di applicazione delle direttive di cui all'allegato IV, parte B.

↓

I riferimenti alla direttiva abrogata si intendono fatti alla presente direttiva e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato V.

↓ 2003/59/CE (adattato)

Articolo 15

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ⌦ 24 maggio 2021 ⌫.

Articolo 16

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo	*Per il Consiglio*
Il presidente	*Il presidente*