



Bruxelles, 1.2.2017  
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

La direttiva 2003/59/CE ("la direttiva") stabilisce le prescrizioni relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti professionali di autocarri e autobus, contribuendo a migliorare la sicurezza sulle strade europee.

Il suo obiettivo è quello di innalzare gli standard per i nuovi conducenti di autocarri e autobus e di preservare e aumentare le competenze professionali dei conducenti già attivi in tutta l'Unione europea. La direttiva mira in particolare a sensibilizzare maggiormente i conducenti sui rischi, al fine di ridurre questi ultimi e di migliorare la sicurezza stradale. Essa stabilisce inoltre norme sulle competenze professionali al fine di garantire condizioni di concorrenza eque nell'UE.

Gli Stati membri dispongono di un ampio margine di discrezionalità relativamente alle modalità di attuazione della direttiva, ad esempio per quanto concerne i contenuti specifici della formazione dei conducenti e le procedure amministrative e la struttura del sistema di formazione.

La Commissione europea ha pubblicato nel luglio 2012 una relazione sull'attuazione della direttiva in cui venivano segnalate alcune carenze. La valutazione ex post della direttiva, comprendente una consultazione delle parti interessate, è terminata nell'ottobre 2014.

Nella valutazione si è concluso che la direttiva è stata attuata senza problemi di rilievo. Essa ha migliorato la mobilità del lavoro e ha contribuito alla libera circolazione dei conducenti. La valutazione ha inoltre confermato che la direttiva ha dato un efficace contributo all'obiettivo primario di garantire la sicurezza stradale.

Con la valutazione sono state tuttavia individuate carenze che limitano l'efficacia e la coerenza del quadro giuridico, compromettendo il conseguimento degli obiettivi originari della direttiva. Tali carenze sono illustrate nella sezione 3.

#### • **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La presente direttiva è parte integrante del quadro generale della legislazione dell'UE riguardante i conducenti professionali di autocarri e autobus. Essa è altresì strettamente connessa alla sicurezza stradale e si affianca ad altre normative UE del settore, come la direttiva concernente la patente di guida<sup>1</sup>, la direttiva in materia di trasporto di merci pericolose<sup>2</sup> e le norme in materia di periodi di guida e di riposo<sup>3</sup>, oltre che alla legislazione dell'UE riguardante l'accesso al mercato.

Nella valutazione sono state affrontate diverse questioni specifiche concernenti la coerenza con altre normative dell'UE. A questo proposito, infatti, l'obiettivo è di assicurare la coerenza della legislazione dell'UE.

Un chiarimento della questione del riconoscimento reciproco dell'attestato di conducente ai fini della direttiva consentirebbe di migliorare la coerenza interna della direttiva tra le disposizioni relative al luogo di svolgimento della formazione e le procedure amministrative per il riconoscimento reciproco. In questo modo si aumenterebbe anche la coerenza con il

---

<sup>1</sup> Direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida.

<sup>2</sup> Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose.

<sup>3</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

regolamento (CE) n. 1072/2009, garantendo il riconoscimento reciproco della formazione di conducente professionale e tenendo conto nel contempo della recente valutazione di tale regolamento.

Tutte le opzioni contribuiscono a migliorare la formazione e di riflesso la sicurezza stradale, in conformità agli obiettivi della direttiva, al Libro bianco sui trasporti del 2011 e alla comunicazione del 2010 dal titolo "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale", in particolare per quanto riguarda il perseguimento dell'obiettivo di ridurre considerevolmente il numero di incidenti e di lesioni e di dimezzare il numero dei decessi in tale periodo. Uno dei principali obiettivi di quest'ultima è di migliorare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada, anche dopo il conseguimento della patente di guida.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il Libro bianco sul futuro della politica dei trasporti promuove la sostenibilità ambientale ponendosi come obiettivo una riduzione del 60% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel settore dei trasporti entro il 2050. Concentrandosi ulteriormente sulla formazione concernente la guida mirata al risparmio di carburante per i conducenti professionali si potranno ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> e i costi per il carburante.

L'iniziativa è coerente con l'attuale priorità della Commissione di infondere nuovo impulso all'occupazione e alla crescita. Aggiornando le disposizioni in materia di formazione si contribuisce al conseguimento degli obiettivi di crescita intelligente con un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione, in cui svolgono un ruolo importante l'apprendimento lungo tutto l'arco della vita e la capacità di adeguarsi alle innovazioni tecnologiche, nonché la crescita sostenibile, con la promozione di un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva, e la crescita inclusiva, vale a dire basata su un'economia con elevati livelli occupazionali. Inoltre, facilitando il riconoscimento reciproco della formazione dei conducenti si contribuisce a migliorare il mercato unico, in particolare per quanto riguarda la mobilità dei lavoratori.

L'invito ad impiegare strumenti informatici, infine, è coerente con le politiche seguite nel quadro della strategia per il mercato unico digitale.

## **2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ**

- **Base giuridica**

La base giuridica della direttiva sulla formazione per i conducenti professionali (2003/59/CE) e della modifica proposta è costituita dall'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE)<sup>4</sup> (ex articolo 71 del TCE). L'adozione della legislazione dell'UE per migliorare la sicurezza dei trasporti e la sicurezza stradale si fonda sulle disposizioni di tale articolo.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Le competenze per disciplinare il settore dei trasporti sono condivise fra UE e Stati membri ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), del TFUE. L'Unione europea può legiferare solo

---

<sup>4</sup> Versione consolidata del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU C 83 del 30.3.2010, pag. 47).

nella misura consentita dai trattati, considerando adeguatamente i principi di necessità, sussidiarietà e proporzionalità<sup>5</sup>.

Circa il 33% di tutti i viaggi effettuati dai veicoli commerciali pesanti nell'UE prevedono l'attraversamento di confini fra Stati membri. Circa l'8% del trasporto transfrontaliero dell'UE è effettuato per mezzo di autobus di linea o granturismo. Per quanto concerne questi dati, si è registrato un aumento negli ultimi anni.

Il problema del riconoscimento reciproco della formazione periodica seguita in un altro Stato membro non è risolvibile unilateralmente dai singoli Stati membri. Il rilascio delle carte di qualificazione del conducente, già previsto dalla direttiva, risolverebbe la situazione, ma l'attuale legislazione lo rende facoltativo. Otto Stati membri hanno scelto di non avvalersi di questa possibilità, nonostante gli sforzi profusi dal comitato CPC (certificato di idoneità professionale) per risolvere la questione con un'iniziativa non legislativa. È pertanto necessaria un'iniziativa legislativa dell'UE per fare in modo che le prassi amministrative degli Stati membri consentano il riconoscimento reciproco della formazione fruita all'interno dell'UE. Eventuali accordi bilaterali conclusi tra alcuni Stati membri non possono garantire il riconoscimento reciproco a livello di UE.

Le differenze nell'interpretazione della direttiva e le diverse prassi applicate dagli Stati membri comportano ripercussioni negative per il funzionamento del mercato unico. I tentativi già compiuti di allineare l'interpretazione e l'applicazione della direttiva negli Stati membri mediante iniziative non legislative, quali note orientative o discussioni in seno al comitato CPC, non hanno prodotto risultati adeguati. Solo per mezzo di norme comuni a livello di UE possono essere instaurate condizioni eque per gli operatori del settore dei trasporti su strada, con la garanzia di un livello minimo di sicurezza stradale.

Inoltre, dato che il diritto dell'UE prevede formazioni specifiche sulle merci pericolose, sulla sensibilizzazione nei confronti della disabilità e sul benessere degli animali, spetta all'UE fornire chiarezza giuridica e assicurare la coerenza tra i vari strumenti legislativi dell'Unione.

Per quanto riguarda la formazione periodica, alcuni Stati membri hanno disatteso gli obiettivi di sicurezza, consentendo di partecipare più volte a uno stesso modulo di corsi o proponendo un intero corso di formazione che non contempla le questioni connesse alla sicurezza. Se per gli Stati membri resta fondamentale adeguare la formazione in primo luogo alle esigenze e alle priorità nazionali, l'Unione europea deve garantire che il livello minimo di contenuti della formazione sia coerente con gli obiettivi generali.

- **Proporzionalità**

Come indicato al punto 7 della relazione sulla valutazione d'impatto, i problemi individuati possono essere affrontati meglio a livello di UE mediante una modifica della direttiva che chiarisca determinati elementi e armonizzi le prescrizioni minime, pur concedendo agli Stati membri una certa flessibilità.

Una revisione della direttiva è una misura proporzionata, in quanto consentirebbe di ottenere una maggiore armonizzazione delle prescrizioni relative alla formazione per risolvere alcune delle questioni sul tappeto, pur concedendo agli Stati membri una certa flessibilità per adeguare l'attuazione di parti della formazione al proprio ambiente economico e sociale e alle esigenze e caratteristiche specifiche del rispettivo settore dei trasporti su strada.

Con una direttiva dell'UE si assicurerebbe l'applicazione delle opportune prescrizioni minime in materia di formazione e il riconoscimento della formazione nell'intera UE.

---

<sup>5</sup> Versione consolidata del trattato sull'Unione europea (GU C 115 del 9.5.2008, pag. 13), articolo 5, paragrafo 3, e articolo 4.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Tenuto conto del fatto che le modifiche proposte sono poche e che il testo originale è una direttiva, questo è considerato l'atto più appropriato.

### **3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO**

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Nella valutazione si è concluso che la direttiva è stata attuata negli Stati membri senza problemi di rilievo; essa ha migliorato la mobilità del lavoro e contribuisce alla libera circolazione dei conducenti. La valutazione ha altresì confermato che la direttiva contribuisce in modo efficace al conseguimento del suo obiettivo principale di migliorare la sicurezza stradale in concorso con la legislazione citata.

Inoltre, se dalla valutazione ex post è emerso che nel suo complesso la direttiva ha avuto un effetto positivo per il settore interessato, sono state riscontrate anche lacune che ostacolano l'efficacia e la coerenza del quadro giuridico e pregiudicano il conseguimento degli obiettivi della direttiva.

Le principali carenze rilevate sono le seguenti:

- 1) difficoltà per i conducenti a vedersi riconosciute le attività di formazione svolte nella loro totalità o parzialmente in un altro Stato membro;
- 2) rilevanza solo parziale dei contenuti delle attività di formazione per le esigenze dei conducenti;
- 3) difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle deroghe;
- 4) incongruenze nelle prescrizioni minime relative all'età fra la direttiva sulla formazione dei conducenti professionali (2003/59/CE) e la direttiva sulla patente di guida (2006/126/CE), ambiguità in merito alla possibilità di combinare le attività di formazione dei conducenti professionali con altri corsi di formazione necessari in base alla normativa dell'UE [sulle merci pericolose (ADR), sui diritti dei passeggeri e in materia di benessere degli animali] e mancanza di chiarezza per quanto riguarda l'uso degli strumenti informatici nei corsi di formazione (ad es. e-learning/apprendimento integrato).

L'obiettivo della proposta è quello di affrontare in modo adeguato le carenze individuate.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Prima della redazione della proposta legislativa sono stati consultati vari portatori di interessi per raccogliere il maggior numero possibile di osservazioni e suggerimenti da parte di singoli individui e di organismi interessati. Questa attività si è svolta nel rispetto delle prescrizioni minime per la consultazione delle parti interessate stabilite nella comunicazione della Commissione dell'11 dicembre 2002 (COM(2002) 704 definitivo).

Il processo di consultazione si è svolto mediante due attività: la raccolta di opinioni e quella dei dati. Sono stati utilizzati metodi di consultazione aperti e mirati, con l'impiego di vari strumenti.

La *consultazione aperta* è consistita in una consultazione pubblica su internet svoltasi tra il 17 luglio e il 25 ottobre 2013. La Commissione ha ricevuto 395 contributi; 203 partecipanti

hanno risposto in veste di soggetti privati, 192 a nome di enti o di rappresentanze di interessi. Di coloro che hanno risposto, 58 figurano nel Registro per la trasparenza del Parlamento europeo e della Commissione europea.

I partecipanti hanno sottolineato l'importanza dell'iniziativa dell'UE in corso in materia di qualificazione e formazione dei conducenti professionali. Le parti interessate ritengono che la direttiva abbia contribuito in misura non adeguata al conseguimento dei suoi obiettivi, vale a dire l'aumento della sicurezza stradale, lo sviluppo delle competenze dei conducenti professionali, la mobilità dei conducenti e l'instaurazione di condizioni di equità per conducenti ed imprese. Relativamente ai provvedimenti concreti da prendere per far fronte a queste difficoltà, tuttavia, le opinioni sono state tutt'altro che univoche.

Il documento di consultazione, le risposte ricevute, una sintesi di tali contributi e la relazione sulla conferenza delle parti interessate del 6 marzo 2014 sono consultabili sul sito dell'unità per la sicurezza stradale della DG MOVE e sul sito "La vostra voce in Europa"<sup>6</sup>.

La *consultazione mirata* si è svolta come segue:

- La Commissione ha presentato l'iniziativa nel quadro del dialogo sociale con le parti sociali del settore del trasporto stradale il 24 giugno 2013 e con le parti del settore del trasporto pubblico urbano il 25 settembre 2013<sup>7</sup>. Le principali conclusioni della consultazione aperta sono state sottoposte nuovamente alle parti sociali del trasporto stradale il 25 aprile 2014. Le questioni fondamentali affrontate nella proposta sono state illustrate alle parti sociali il 19 novembre 2014. In tale occasione le parti sociali hanno espresso il parere che sarebbe opportuna una normativa a livello di UE in questo settore e non hanno sollevato obiezioni in merito agli obiettivi proposti dalla Commissione.
- Il 6 marzo 2014 si è tenuta a Bruxelles un'audizione delle parti interessate alla quale hanno partecipato delegazioni di circa 100 organizzazioni in rappresentanza di trasportatori, operatori del settore del trasporto passeggeri, lavoratori, erogatori di formazione professionale ed amministrazioni nazionali. La conferenza ha confermato le conclusioni della consultazione pubblica aperta di cui sopra. La relazione sulla conferenza è consultabile sul sito web dell'unità per la sicurezza stradale della DG MOVE.
- Il 23 gennaio 2014 si è svolto, per iniziativa della Commissione, uno workshop informale con i rappresentanti degli Stati membri per discutere delle prescrizioni concernenti l'età minima e la struttura della formazione nell'ottica di un'eventuale revisione della direttiva. L'ultima parte della riunione del comitato CPC tenutasi il 23 ottobre 2014 è stata dedicata a un dibattito informale con i rappresentanti degli Stati membri su come migliorare il riconoscimento reciproco della formazione. Il comitato CPC si è riunito nuovamente il 9 ottobre 2015. In tale occasione è stato discusso il riesame della direttiva. Per quanto riguarda il riconoscimento reciproco della formazione periodica, i partecipanti hanno espresso preoccupazione in relazione al diritto degli Stati membri di applicare prassi diverse e in generale hanno ravvisato la necessità di un approccio armonizzato. È stata sottolineata l'importanza di

---

<sup>6</sup> Cfr. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_en.htm) e [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm)

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

mantenere aggiornata la direttiva per quanto riguarda il progresso tecnologico, nonché la necessità di chiarire alcuni aspetti, quale quello dell'e-learning.

- Nel dicembre 2013 è stato inviato un questionario alle autorità competenti degli Stati membri nell'ambito dello studio di supporto per la raccolta di informazioni dettagliate sull'attuazione della direttiva. I questionari sono stati distribuiti tra i membri del comitato CPC della DG MOVE. Nell'aprile 2014 è stata inviata una richiesta di dati per raccogliere ulteriori informazioni quantitative su punti specifici relativi alla direttiva.

Il contraente, inoltre, in collaborazione con la Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF), ha messo a punto un questionario sui possibili ostacoli alla libera circolazione dei conducenti, che è stato presentato ai membri UE dell'ETF nell'aprile 2014.

Nell'ambito dello studio di supporto sono state effettuate interviste mirate finalizzate ad integrare i dati ottenuti con altri metodi, a indagare alcune questioni specifiche, a comprovare le conclusioni o a chiarire le risposte fornite nel questionario dalle parti interessate. Si sono svolti inoltre colloqui con numerosi soggetti interessati, da enti pubblici ad associazioni dei trasporti.

Dai risultati della consultazione è emerso un consenso generale sulla necessità di migliorare l'attuazione della direttiva senza modificarne sostanzialmente il contenuto. Ha incontrato favore l'ipotesi di una soluzione efficace sotto l'aspetto dei costi al problema del riconoscimento reciproco, pur differendo i punti di vista sui provvedimenti più adeguati per conseguire tale obiettivo. Le parti interessate hanno inoltre convenuto che la formazione potrebbe essere resa più confacente alle necessità effettive dei conducenti. Quello degli utenti della strada vulnerabili è stato considerato da alcune parti interessate uno degli argomenti prioritari per i corsi di formazione riguardanti la sicurezza stradale. In generale, le parti interessate hanno accolto positivamente il chiarimento delle deroghe e il relativo allineamento nella direttiva concernente il CAP e le norme sull'orario di lavoro, ma non ritengono opportuna una modifica del campo di applicazione della direttiva. Pareri discordanti si sono registrati a proposito dell'età minima: fra le parti interessate, industria e Stati membri sono in generale favorevoli alla proposta di modifica. È stata infine generalmente accolta con favore la possibilità di utilizzare strumenti informatici o di combinare formazioni obbligatorie.

- **Assunzione e uso di perizie**

Un contraente esterno ha contribuito con una relazione di valutazione ex post e uno studio di supporto per la valutazione d'impatto<sup>8</sup>, che sono stati completati nell'ottobre 2014.

- **Valutazione d'impatto**

L'iniziativa trae sostegno da una valutazione d'impatto che ha ricevuto il parere positivo del comitato per il controllo normativo.

---

<sup>8</sup> Relazione di valutazione ex post: *Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers* (Studio sull'efficacia e il miglioramento del quadro legislativo dell'UE sulla formazione dei conducenti professionali), Panteia et al. (2014); [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

Data la natura indipendente dei tre principali problemi rilevati, la valutazione d'impatto prende in considerazione tre opzioni in base a tre principali settori di intervento: riconoscimento reciproco, contenuto dei corsi di formazione e coerenza e chiarezza giuridica.

La soluzione privilegiata per assicurare il riconoscimento reciproco prevede il rilascio di carte di qualificazione del conducente agli stranieri. Questa soluzione è stata confrontata con la possibilità di riconoscere la formazione mediante il sistema europeo d'informazione sulle patenti di guida (RESPER) o sulla base di un certificato riconosciuto.

La soluzione privilegiata per la questione dei contenuti dei corsi di formazione è di rafforzare la parte dei corsi relativa alla sicurezza stradale e al risparmio di carburante e di chiarire che è possibile ricorrere all'e-learning/apprendimento integrato per i corsi di formazione. Riguardo alla coerenza e alla chiarezza giuridica, la soluzione privilegiata è di chiarire il limite di età minimo che si applica e la portata delle deroghe e di precisare alle autorità nazionali che la formazione può essere combinata con altri corsi di formazione prescritti dalla legislazione dell'UE. Tutte le misure sono state confrontate con uno scenario di riferimento.

L'opzione privilegiata va a porre rimedio all'attuale problema del riconoscimento reciproco, che potrebbe riguardare circa 46 700 conducenti (2016). Tenuto conto del carattere ripetitivo della formazione, nei prossimi 15 anni il numero totale di tali casi potrebbe raggiungere la cifra di 100 000. Rafforzando i contenuti della formazione si possono ottenere ripercussioni positive sulla sicurezza stradale e sul risparmio di carburante. Vista la natura complementare della direttiva relativamente ad una serie di fattori che incidono sulla sicurezza stradale e sul risparmio di carburante, si prevedono effetti piuttosto contenuti. L'opzione privilegiata prevede un'applicazione coerente delle deroghe e un'età minima per l'accesso alla professione che, come sottolineato dall'industria, potrebbe attenuare la crescente penuria di conducenti che accedono alla professione.

La proposta è in linea con l'opzione privilegiata nella valutazione d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

La proposta persegue il seguente obiettivo REFIT: riduzione dei costi amministrativi per le imprese e le amministrazioni grazie allo snellimento delle pratiche amministrative per il riconoscimento reciproco. Una revisione consentirebbe di risolvere i problemi relativi al riconoscimento reciproco al minor costo. Il costo stimato è di 6,3 milioni di EUR per il periodo 2018-2030. Questa modifica comporterà benefici per l'industria in termini di riduzione dei costi pari a 2,3 milioni di EUR per le imprese e a 6,7 milioni di EUR per i conducenti nel periodo 2018-2030. Renderà inoltre più efficace il sistema di formazione, visto che con essa vengono rivisti i contenuti della formazione iniziale e periodica al fine di ottenere ulteriori benefici dal punto di vista ambientale e della sicurezza. Ciò consentirà di ridurre i costi di transizione (in totale 14,1 milioni di EUR per il periodo 2018-2030) connessi alla modifica dei contenuti.

Le imprese del settore dei trasporti sono in gran parte microimprese o piccole e medie imprese (PMI). Nel complesso, tra il 65% e il 95% di esse ha meno di dieci dipendenti. Non essendo esonerate dal campo di applicazione della direttiva, le microimprese e le PMI saranno anch'esse interessate dai suoi effetti, in particolare dalla semplificazione della procedura per il



riconoscimento reciproco, dalle modifiche dei contenuti della formazione e dall'applicazione più coerente delle deroghe.

- **Diritti fondamentali**

Non verranno intaccati diritti assoluti, né gli obiettivi perseguiti limiteranno diritti non assoluti previsti dalla Carta dei diritti fondamentali. L'obiettivo generale è quello di migliorare l'attuazione dei diritti fondamentali sanciti dalla Carta nell'ambito dell'*acquis* dell'UE, come il sostegno alla sicurezza dei lavoratori del settore dei trasporti, che è uno degli obiettivi cardine della legislazione.

#### **4. INCIDENZA SUL BILANCIO**

La proposta non ha alcuna incidenza sul bilancio dell'UE.

#### **5. ALTRI ELEMENTI**

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

È fondamentale monitorare le misure per garantire che gli obiettivi generali e specifici siano perseguiti in modo efficace ed efficiente. A tale fine la Commissione ha stabilito un elenco di indicatori che aiuterà a valutare la direttiva.

La Commissione rimarrà in stretto contatto con gli Stati membri e con le parti interessate per verificare gli effetti delle nuove prescrizioni in materia di qualificazione e formazione. Il comitato CPC costituisce una sede eccellente per lo scambio di informazioni con gli Stati membri. La Commissione resterà in contatto anche con le parti sociali. Il comitato di dialogo sociale settoriale può essere utilizzato per lo scambio di informazioni con le parti sociali.

Dopo la scadenza del termine fissato dalla presente direttiva, la Commissione effettuerà una valutazione dettagliata del recepimento.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Considerato il campo di applicazione della proposta e il fatto che modifica soltanto le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE, che tutti gli Stati membri hanno pienamente recepito, non appare giustificato o proporzionato richiedere documenti esplicativi.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

Oltre ad alcune lievi modifiche redazionali e linguistiche e all'aggiornamento dei riferimenti ad altri atti legislativi dell'UE, i principali elementi della proposta sono i seguenti:

*Articolo 2 della direttiva 2003/59/CE – Deroghe*

Il testo che riguarda le deroghe è modificato come segue in modo da rendere le deroghe più chiare e coerenti con quelle previste dal regolamento (CE) n. 561/2006:

Articolo 2, lettera b): con la modifica si precisa che i veicoli non possono essere utilizzati per scopi diversi da quelli assegnati e indicati nella deroga. Ciò significa che, ad esempio, se un'autopompa è utilizzata come attrattiva al luna park, la deroga al conducente non si applica. L'aggiunta di tale frase assicura altresì la coerenza con la deroga analoga prevista dall'articolo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 2, lettera d): con la modifica si precisa che i veicoli utilizzati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali godono della deroga quando sono usati in stati di emergenza o sono destinati a missioni di salvataggio; in questo modo si assicura la coerenza con l'articolo 3, lettera d), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 2, lettera e): si precisano due aspetti: il primo, che i veicoli possono essere utilizzati non solo durante le lezioni di guida, ma anche nel corso dell'esame di guida; il secondo, che la deroga riguarda la guida esclusivamente a fini di formazione e addestramento e non in combinazione con operazioni di trasporto a fini commerciali. Queste precisazioni rendono i dettami coerenti con le deroghe previste rispettivamente dall'articolo 3, lettera d), e dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera g), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 2, lettera f): con la modifica si precisa che, per godere della deroga, il trasporto a fini non commerciali non deve essere per uso privato del conducente (ad esempio trasporto a fini non commerciali per enti di beneficenza o organizzazioni senza scopo di lucro). In questo modo si assicura la coerenza con deroghe analoghe previste dall'articolo 3, lettera h), e dall'articolo 13, lettera i), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 2, lettera g): aggiungendo il termine "macchinari" si precisa che la deroga vale anche quando il conducente trasporta macchinari da lui utilizzati nell'esercizio della propria attività. In questo modo si assicura la coerenza con una deroga analoga prevista dall'articolo 3, lettera a bis), del regolamento (CE) n. 561/2006.

Articolo 2, lettera h): questa deroga è destinata agli imprenditori che operano nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura o della pesca che occasionalmente trasportano i loro prodotti. In questo modo si assicura la coerenza con una deroga analoga prevista dall'articolo 13, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (CE) n. 561/2006.

#### *Articolo 7 della direttiva 2003/59/CE – Formazione periodica*

La modifica è dettata dal fatto che il periodo di transizione di cui all'articolo 4 è scaduto e che dal 10 settembre 2016 tutti i titolari di un CAP sono tenuti a rispettare le disposizioni in materia di formazione periodica.

La nuova formulazione fa sì che la formazione periodica comprenda almeno una materia connessa alla sicurezza stradale e che nella stessa formazione non siano ripetute le stesse materie. Dispone inoltre che la formazione sia pertinente rispetto al lavoro svolto dal conducente specifico e aggiornata.

#### *Articolo 10 della direttiva 2003/59/CE – Codice dell'Unione*

Il paragrafo 1 è modificato per includervi un riferimento al codice armonizzato 95 che è stato inserito nell'allegato I della direttiva 2006/126/CE.

Il testo è modificato al fine di garantire che sulla patente di guida di tutti i titolari di un CAP sia indicato il codice 95 reciprocamente riconosciuto o che tutti i titolari ricevano una carta di qualificazione del conducente reciprocamente riconosciuta. Questi accorgimenti servono ad ovviare alle difficoltà del riconoscimento reciproco che insorgono quando un conducente ottiene un CAP in uno Stato membro che non corrisponde al suo luogo di residenza abituale e che riporta unicamente un codice 95 sulla patente di guida.

È aggiunto un riferimento per assicurare il riconoscimento reciproco dell'attestato di conducente previsto dal regolamento (UE) n. 1072/2009, anche se il corrispondente codice dell'Unione non è apposto su di esso.

*Allegato I della direttiva 2003/59/CE – Requisiti minimi della qualificazione e della formazione*

Il riferimento alla decisione 85/368/CEE, che è stata abrogata, è sostituito da un riferimento alla raccomandazione 2008/C 111/01 e al quadro europeo delle qualifiche (EQF). Dal momento che si basa su una raccomandazione, l'EQF offre agli Stati membri maggiore flessibilità.

La sezione 1 è aggiornata per:

- rispecchiare meglio l'attuale stato della tecnologia e le caratteristiche tecniche dei veicoli e concentrare maggiormente l'attenzione sui comportamenti di guida che permettono di risparmiare carburante;
- rafforzare la sicurezza alla guida, compresa la capacità di prevedere e valutare i rischi del traffico e di adattare la guida di conseguenza;
- inserire riferimenti all'uso di sistemi di trasmissione automatica, per meglio rispecchiare lo stato attuale della tecnica e le caratteristiche tecniche dei veicoli;
- inserire il trasporto di merci pericolose, il trasporto di animali e la sensibilizzazione verso la disabilità al fine di ottenere un elenco più esaustivo, che tenga conto dei diversi tipi di trasporto su strada di merci e passeggeri.

La sezione 2 è modificata per consentire agli Stati membri di utilizzare strumenti informatici per la formazione e di combinare la formazione oggetto della direttiva con altre tipologie di formazione prescritte dalla legislazione dell'UE.

*Allegato II della direttiva 2003/59/CE – Requisiti relativi al modello dell'Unione europea di carta di qualificazione del conducente*

La modifica dell'allegato II è circoscritta ad aggiornamenti relativi al riferimento al modello dell'Unione della carta di qualificazione del conducente e al riferimento al codice armonizzato 95 dell'Unione contenuto nella direttiva.

*Articolo 4 della direttiva 2006/126/CE – Categorie, definizioni e età minima*

Scopo della modifica è eliminare l'incertezza giuridica per quanto riguarda le prescrizioni relative all'età minima applicabili per determinate categorie di veicoli e armonizzare l'applicazione delle norme concernenti l'età minima nell'UE.

I riferimenti alla direttiva 2003/59/CE sono soppressi all'articolo 4, paragrafo 4, lettere e), g), i) e k), ed è inserito un nuovo paragrafo 7 nell'articolo 4 della direttiva 2006/126/CE recante un riferimento chiaro ai casi e alle condizioni in cui si applicano età inferiori alle età minime previste dalla direttiva 2003/59/CE.

Proposta di

**DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida**

(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<sup>9</sup>,  
visto il parere del Comitato delle regioni<sup>10</sup>,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,  
considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011<sup>11</sup>, la Commissione fissa 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.
- (2) Nella sua comunicazione sugli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale<sup>12</sup>, la Commissione ha proposto 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.
- (3) Valutando l'attuazione della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>13</sup>, la Commissione ha riscontrato una serie di carenze. Le principali riguardano difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle deroghe; i contenuti dei corsi di formazione, che sono risultati corrispondere solo in parte alle esigenze dei conducenti; difficoltà per i conducenti a vedersi riconosciute le attività di

---

<sup>9</sup> GU C del , pag. .

<sup>10</sup> GU C del , pag. .

<sup>11</sup> Libro bianco del 28 marzo 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (COM(2011)144 def.).

<sup>12</sup> Comunicazione "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010)389 definitivo).

<sup>13</sup> 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).

formazione svolte, nella loro totalità o parzialmente, in un altro Stato membro; mancanza di coerenza per quanto concerne le prescrizioni sull'età minima fra la direttiva 2003/59/CE e la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>14</sup>.

- (4) Per una maggiore chiarezza giuridica, dovrebbero essere soppressi o modificati tutti i riferimenti della direttiva 2003/59/CE ad atti dell'Unione abrogati o sostituiti.
- (5) Al fine di assicurare la certezza e la coerenza con altri atti dell'Unione, dovrebbero essere apportate alcune modifiche alle deroghe della direttiva 2003/59/CE, tenendo conto di deroghe analoghe a norma del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>15</sup>.
- (6) Tenendo conto degli sviluppi nell'ambito della formazione e dell'istruzione e al fine di migliorare il contributo della direttiva 2003/59/CE per la 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 e la guida mirata al risparmio di carburante.
- (7) 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 informatici, come l'e-learning e l'apprendimento integrato, per una parte della formazione, garantendo nel contempo la qualità della formazione.
- (8) 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, come la formazione sul trasporto di merci pericolose, sulla sensibilizzazione nei confronti della disabilità o sul trasporto degli animali, con la formazione di cui alla direttiva 2003/59/CE.
- (9) 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 a rilasciare il documento che garantirà il riconoscimento reciproco per ogni conducente che possiede i requisiti previsti dalla direttiva 2003/59/CE.
- (10) A fini di chiarezza giuridica e di armonizzazione delle prescrizioni sull'età minima per gli scopi stabiliti dalla direttiva 2003/59/CE, la direttiva 2006/126/CE dovrebbe recare una deroga chiara che stabilisca che la patente di guida può essere rilasciata alle età minime prescritte dalla direttiva 2003/59/CE.
- (11) Dato che l'obiettivo della presente direttiva, che risiede nel miglioramento delle norme dell'UE 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 pienamente dagli Stati membri, ma si presta meglio ad essere conseguito a livello di Unione a causa della natura transfrontaliera del trasporto su strada e delle questioni affrontate nella direttiva, l'Unione ha facoltà di intervenire in base al

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

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.

- (12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

### *Articolo 1*

La direttiva 2003/59/CE è così modificata:

- 1) all'articolo 1, secondo comma, il primo e il secondo trattino sono sostituiti dai seguenti:

" — 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 del Parlamento europeo e del Consiglio(\*) o una patente di guida riconosciuta come equivalente,

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

(\*) 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).";

- 2) l'articolo 2 è così modificato:

- (a) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

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

- (b) le lettere da d) a g) sono sostituite dalle seguenti:

"d) dei veicoli 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;"

e) dei veicoli utilizzati per le lezioni e gli esami di guida da chiunque desideri conseguire una patente di guida o un 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;

f) dei veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali;

g) dei veicoli 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;"

- (c) è aggiunta la seguente lettera h):

"h) 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, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.";

- 3) l'articolo 7 è così modificato:
- (d) il primo comma è sostituito dal seguente:
- "La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare accento sulla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo di carburante.";
- (e) il terzo comma è sostituito dal seguente:
- "La formazione periodica mira ad approfondire e a rivedere alcune delle materie di cui all'allegato I, sezione 1. Prevede sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale e tratta varie materie. Le materie trattate nella formazione rispondono alle esigenze specifiche di formazione per i trasporti effettuati dal conducente e agli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti.";
- 4) all'articolo 9, il primo comma è sostituito dal seguente:
- "I conducenti di cui all'articolo 1, lettera a), acquisiscono la qualificazione iniziale di cui all'articolo 5 nello Stato membro di residenza quale definita all'articolo 12 della direttiva 2006/126/CE.";
- 5) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

*"Articolo 10*

*Codice dell'Unione*

1. Sulla base del CAP di cui all'articolo 6 e del CAP di cui all'articolo 8, paragrafo 1, le autorità competenti degli Stati membri, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, e all'articolo 8, appongono il codice armonizzato 95 dell'Unione europea, di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE, accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

- sulla patente di guida,
- oppure sulla carta di qualificazione del conducente elaborata secondo il modello di cui all'allegato II.

Se non è possibile apporre sulla patente di guida il codice dell'Unione, le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato conseguito il CAP 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, le autorità competenti accertano che la patente di guida recante il numero indicato sulla carta sia in corso di validità.

2. a) I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di merci comprovano la qualificazione e la formazione previste dalla presente direttiva mediante l'attestato di conducente previsto dal regolamento (UE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio(\*). Detto attestato è riconosciuto reciprocamente ai fini della presente direttiva, anche nel caso che su di esso non sia stato apposto il corrispondente codice dell'Unione.

b) I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di passeggeri comprovano la qualificazione e la formazione previste dalla presente direttiva tramite uno dei seguenti mezzi:

- il codice dell'Unione apposto sulla patente di guida, basata sul modello dell'Unione, di cui il conducente è titolare;
- la carta di qualificazione del conducente di cui all'allegato II su cui è apposto il corrispondente codice dell'Unione;
- il certificato nazionale di cui gli Stati membri riconoscono reciprocamente la validità sul loro territorio.

---

(\*) Regolamento (UE) 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).";

6) gli allegati I e II sono modificati in conformità all'allegato della presente direttiva.

## *Articolo 2*

L'articolo 4 della direttiva 2006/126/CE è così modificato:

1) il paragrafo 4 è così modificato:

- a) alla lettera e), il terzo trattino è sostituito dal seguente:  
"— l'età minima per le categorie C1 e C1E è fissata a 18 anni;"
- b) alla lettera g), il secondo trattino è sostituito dal seguente:  
"— l'età minima per le categorie C e CE è fissata a 21 anni;"
- c) alla lettera i), il secondo trattino è sostituito dal seguente:  
"— l'età minima per le categorie D1 e D1E è fissata a 21 anni;"
- d) alla lettera k), il secondo trattino è sostituito dal seguente:  
"— l'età minima per le categorie D e DE è fissata a 24 anni;"

2) è aggiunto il seguente paragrafo 7:

"7. In deroga all'età minima di cui all'articolo 4, paragrafo 4, lettere g), i) e k), della presente direttiva, l'età minima per il rilascio della patente di guida di categoria C, CE, D1, D1E, D o DE corrisponde all'età minima prescritta per la guida di tali veicoli per i titolari di un CAP rispettivamente dall'articolo 5, paragrafo 2, dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), primo comma, dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto ii), primo comma, e dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2003/59/CE.

Qualora, conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), secondo comma, o all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto ii), secondo comma, della direttiva 2003/59/CE uno Stato membro autorizzi la guida nel suo territorio a partire da un'età inferiore, la patente di guida è valida soltanto nel territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto l'età minima di cui al primo comma del presente articolo e sia titolare di un CAP."



### *Articolo 3*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

### *Articolo 4*

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

### *Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Parlamento europeo*  
*Il presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*