

Bruxelles, 10 maggio 2017
(OR. en)

8596/17

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0015 (COD)**

**TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66**

RELAZIONE

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/ Consiglio
n. doc. prec.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
n. doc. Comm.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Oggetto:	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 – Orientamento generale

INTRODUZIONE

1. Il 1° febbraio 2017 la Commissione ha trasmesso al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta in oggetto.
2. Se è vero che, secondo la valutazione della Commissione, la direttiva 2003/59/CE è stata attuata senza grossi problemi, contribuendo dunque considerevolmente alla sicurezza stradale e alla mobilità del lavoro, la proposta intende affrontare una serie di lacune che sono state individuate tra il 2012 e il 2014 in una valutazione ex post.

3. La proposta è volta a:
- migliorare il riconoscimento reciproco della formazione obbligatoria seguita dai conducenti professionali,
 - modernizzare le prescrizioni relative alla formazione e chiarirne la relazione con i requisiti di formazione stabiliti in altre disposizioni del diritto dell'UE,
 - ridurre l'ambiguità in materia di deroghe agli obblighi della direttiva e
 - chiarire le prescrizioni relative all'età minima di guida risultanti dall'applicazione delle direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE al fine di garantire l'applicazione armonizzata delle norme dell'UE.
4. Prima della proposta in esame, il 14 dicembre 2016 la Commissione aveva proposto modifiche, nell'ambito di una proposta orizzontale¹, relativamente alla procedura di regolamentazione con controllo prevista dalla presente direttiva e dalla direttiva 2006/126/CE.
5. Il 3 aprile 2017 la commissione per i trasporti e il turismo (TRAN) del Parlamento europeo ha nominato relatore Peter Lundgren (EFDD, SE). La commissione per l'occupazione e gli affari sociali (EMPL) ha deciso di non formulare un parere.
6. Il Comitato economico e sociale prevede di adottare il proprio parere il 31 maggio 2017. Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere sulla proposta.
7. Il Senato del Parlamento rumeno ha trasmesso il proprio parere in merito all'applicazione dei principi di sussidiarietà e proporzionalità mediante lettera datata 26 aprile 2017².

¹ Cfr. doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² Cfr. doc. ST 8562/17 INIT.

LAVORI NELL'AMBITO DEL CONSIGLIO

8. Il Gruppo "Trasporti terrestri" ha iniziato l'esame della proposta il 3 febbraio 2017. Ha esaminato la valutazione d'impatto della Commissione il 7 febbraio 2017. In generale le delegazioni hanno riconosciuto che tale valutazione è idonea a essere utilizzata quale base di proposte di regolamentazione. Varie delegazioni hanno evidenziato l'importanza di scegliere un'opzione strategica per ottenere il riconoscimento reciproco della formazione completata in un altro Stato membro. Sono stati richiesti maggiori dettagli in merito ai costi amministrativi del rilascio delle carte di qualificazione del conducente destinate a conducenti di altri Stati membri. Alcune delegazioni hanno osservato che la valutazione d'impatto avrebbe potuto occuparsi in modo più approfondito del confronto tra le prescrizioni amministrative per i conducenti dell'UE e quelle per conducenti di paesi terzi. Varie delegazioni hanno espresso pareri discordanti in merito al concetto di "e-learning" e alla definizione di deroghe alle prescrizioni relative alla formazione. Per quanto riguarda quest'ultimo aspetto, la presidenza ha rilevato che la Commissione non aveva fornito un'analisi dettagliata dell'esclusione dei conducenti che trasportano prodotti connessi all'agricoltura nell'ambito della loro attività agricola (incidenza sulle cifre, eventuale messa in discussione degli obiettivi della direttiva).
9. Tra il 14 marzo e l'11 aprile 2017 la presidenza ha presentato una serie di documenti di compromesso al fine di trovare un terreno comune per alcune delle modifiche proposte. I lavori effettuati dal Gruppo sono integrati nel testo figurante in allegato.
10. Le modifiche concordate riguardano principalmente la formulazione e interpretazione delle deroghe, la procedura e gli strumenti da utilizzare al fine di agevolare il riconoscimento reciproco della formazione completata dai conducenti, l'organizzazione della formazione dei conducenti e le disposizioni transitorie.

QUESTIONI IN SOSPEso

11. Il Gruppo ha affrontato tutte le questioni sollevate dalle delegazioni ed è giunto a un testo di compromesso che sembra accettabile per tutte le delegazioni. Per quanto concerne le deroghe, il Gruppo ha potuto fornire ulteriori chiarimenti, mantenendo nel contempo aperta l'interpretazione di taluni termini a causa delle differenti prassi e situazioni negli Stati membri.

12. Varie delegazioni hanno espresso il timore che la soluzione trovata per migliorare il riconoscimento reciproco comporti considerevoli costi amministrativi. Altre delegazioni avrebbero preferito una proposta più ambiziosa che preparasse allo scambio elettronico delle informazioni.
13. Alcune delegazioni hanno manifestato preoccupazione in merito al mantenimento di una procedura separata che consente ai cittadini di paesi terzi conducenti di veicoli che trasportano merci di continuare a utilizzare il loro attestato di conducente rilasciato in conformità del regolamento (UE) n. 1072/2009 quale prova della conformità alle prescrizioni relative alla formazione. Il testo di compromesso intende tuttavia migliorare la procedura esistente mediante l'inserimento obbligatorio di un codice specifico sull'attestato di conducente.
14. In questa fase della procedura la Commissione mantiene una riserva generale sulle modifiche alla sua proposta, pur accogliendo, in generale, con favore gli sforzi del Consiglio volti a conseguire un orientamento generale.

CONCLUSIONE

15. Si invita il Comitato dei rappresentanti permanenti a esaminare e approvare il testo di compromesso e a sottoporlo al Consiglio TTE (Trasporti) dell'8 giugno 2017 al fine di raggiungere un accordo su un orientamento generale.
16. Si invita il Consiglio a raggiungere un accordo sull'orientamento generale che figura nell'allegato del presente documento.

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 europeo³,
visto il parere del Comitato delle regioni⁴,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

³ GU C del , pag. .

⁴ GU C del , pag. .

considerando quanto segue:

- (1) Nel suo Libro bianco del 28 marzo 2011⁵, 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 2011-2020⁶ per la sicurezza stradale, 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 Consiglio⁷, 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 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 Consiglio⁸.
- (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 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.).

⁶ Comunicazione "Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale" (COM(2010) 389 definitivo).

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 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).

- (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 Consiglio⁹. Alcune di tali deroghe riguardano situazioni in cui la guida non è l'attività principale, ad esempio quelle in cui la guida occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile e sarebbe un onere sproporzionato per le persone in questione conformarsi ai requisiti della direttiva 2003/59/CE.
- (5 bis) I conducenti esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale dovrebbero, pur continuando a beneficiare della deroga, essere tenuti comunque ad effettuare formazioni periodiche per aggiornare le conoscenze necessarie allo svolgimento del loro lavoro.
- (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. Una parte consistente della formazione prescritta dalla presente direttiva dovrebbe essere effettuata in un centro di formazione autorizzato.
- (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 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).

- (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 pertinente documento per ogni conducente che possiede i requisiti previsti dalla direttiva 2003/59/CE. Il documento dovrebbe essere riconosciuto reciprocamente, anche durante i controlli su strada. Tale obbligo minimo in materia di documentazione non dovrebbe ostacolare l'ulteriore sviluppo della cooperazione tra Stati membri in questo ambito attraverso la registrazione e lo scambio di informazioni per via elettronica.
- (9 bis) 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 restituisce 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 qualifiche del conducente.
- (9 ter) Onde consentire una transizione agevole, gli attestati di conducente in corso di validità e le carte di qualificazione del conducente in corso di validità rilasciati in conformità delle norme applicabili prima dell'entrata in vigore delle disposizioni modificate dovrebbero essere riconosciuti fino alla loro data di scadenza. Le modifiche non invalidano la formazione effettuata, o le patenti di guida rilasciate per comprovare tale formazione, anteriormente alla loro applicazione.
- (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. Tale chiarimento riguarda l'età minima generale per i conducenti di talune categorie di veicoli titolari di un CAP e non modifica le opzioni esistenti per ridurre tali prescrizioni sull'età minima o per derogarvi.

(10 bis) Le modifiche alla direttiva 2006/126/CE dovrebbero limitarsi a quelle direttamente connesse alla revisione della direttiva 2003/59/CE. Un'analisi più approfondita dell'attuazione e applicazione della direttiva 2006/126/CE, compresa la distinzione tra determinate categorie di veicoli, appare auspicabile e dovrebbe essere prevista nella prossima revisione della direttiva 2006/126/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 principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi 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, 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.

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.

(*) 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, 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;"

(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.

Inoltre, 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 stanno effettuando 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 a tal fine;

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) sono aggiunti i commi seguenti:

"Gli Stati membri possono esentare i 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, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente. Gli Stati membri possono subordinare tali deroghe a condizioni specifiche sul proprio territorio e, con l'accordo degli Stati membri interessati, sul territorio di altri Stati membri.

Gli Stati membri informano la Commissione delle deroghe concesse a norma della presente disposizione e la Commissione ne informa gli altri Stati membri.";

3) l'articolo 7 è così modificato:

(a) 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.";

(b) 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 tengono conto degli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e dovrebbero, per quanto possibile, rispondere alle esigenze specifiche di formazione del conducente.";

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, e/o
- sulla carta di qualificazione del conducente elaborata secondo il modello di cui all'allegato II.

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, le autorità competenti accertano che la patente di guida per la categoria di veicoli interessata sia in corso di validità.

2. I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di merci possono 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(*), a condizione che rechi il codice 95 dell'Unione. Ai fini della presente direttiva, lo Stato membro di rilascio indica il codice 95 dell'Unione nella sezione dell'attestato riservata alle note qualora il conducente in questione abbia soddisfatto le prescrizioni in materia di qualificazione e formazione di cui alla presente direttiva.

Gli attestati di conducente rilasciati prima del [GU: *inserire la data indicata all'articolo 3, paragrafo 1*] a norma dell'articolo 5, in particolare paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 1072/2009 al fine di certificare la conformità alle prescrizioni sulla formazione previste dalla presente direttiva che non recano il codice 95 dell'Unione sono accettati come prova di qualificazione fino alla loro data di scadenza.

(*) 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).";

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

Articolo 2

La direttiva 2006/126/CE è così modificata:

- 1) l'articolo 4 è così modificato:
- a) il paragrafo 4 è così modificato:
- i) alla lettera e), il terzo trattino è sostituito dal seguente:
- "l'età minima per le categorie C1 e C1E è fissata a 18 anni;"
- ii) alla lettera g), il secondo trattino è sostituito dal seguente:
- "l'età minima per le categorie C e CE è fissata a 21 anni;"

iii) alla lettera i), il secondo trattino è sostituito dal seguente:

– "l'età minima per le categorie D1 e D1E è fissata a 21 anni;"

iv) alla lettera k), il secondo trattino è sostituito dal seguente:

– "l'età minima per le categorie D e DE è fissata a 24 anni;"

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

"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 paragrafo e sia titolare di un CAP.";

2) all'articolo 15, il testo esistente diventa il paragrafo 1 ed è aggiunto il seguente paragrafo:

"2. La rete dell'UE delle patenti di guida può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni sulle patenti di guida per i fini previsti da altri atti legislativi dell'Unione.".

Articolo 3

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il [*OP: inserire la DATA corrispondente a 24 mesi dopo l'entrata in vigore*]. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

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 essenziali 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

A. Gli allegati I e II della direttiva 2003/59/CE sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

A) la sezione 1 è così modificata:

a) il secondo comma è sostituito dal seguente:

"Il livello minimo di qualificazione deve essere paragonabile almeno al livello 2 del Quadro europeo delle qualifiche di cui all'allegato II della raccomandazione 2008/C 111/01 del Parlamento europeo e del Consiglio(*)).

(*) Raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, sulla costituzione del Quadro europeo delle qualifiche per l'apprendimento permanente (GU C 111 del 6.5.2008, pag. 1).";

b) il punto 1.2 è sostituito dal seguente:

"1.2. Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche tecniche e del funzionamento dei dispositivi di sicurezza per poter controllare il veicolo, minimizzarne l'usura e prevenirne le anomalie di funzionamento.

Limiti dell'utilizzo di freni e rallentatori, uso combinato di freni e rallentatore, ricerca del miglior compromesso fra velocità e rapporto del cambio, ricorso all'inerzia del veicolo, utilizzo dei dispositivi di rallentamento e frenatura in discesa, condotta in caso di avaria, uso di dispositivi elettronici e meccanici come il sistema di controllo elettronico della stabilità (ESP), i dispositivi avanzati di frenata di emergenza (AEBS), il sistema di frenatura antibloccaggio (ABS), i sistemi di controllo della trazione (TCS) e i sistemi di monitoraggio dei veicoli (IVMS) ed altri dispositivi omologati di assistenza alla guida o di automazione.";

c) il punto 1.3 è sostituito dal seguente:

"1.3. Obiettivo: capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Ottimizzazione del consumo di carburante mediante applicazione delle cognizioni tecniche di cui ai punti 1.1 e 1.2, importanza di prevedere il flusso del traffico, mantenimento di una distanza adeguata e utilizzo della dinamica del veicolo, velocità costante, guida regolare e pressione degli pneumatici adeguata.";

d) prima del titolo "Patenti di guida C, C+E, C1, C1+E" è inserito il seguente punto:

"1.3 bis. Obiettivo: capacità di prevedere e valutare i rischi del traffico e di adattare la guida di conseguenza.

Cogliere i mutamenti delle condizioni della strada, del traffico e meteorologiche e adeguare ad essi la guida, prevedere il verificarsi di eventi, adeguare la guida ai rischi del traffico e riconoscere le situazioni pericolose e modificare la guida di conseguenza, in particolare in rapporto alle dimensioni e al peso dei veicoli e alla presenza di utenti della strada vulnerabili quali i pedoni, i ciclisti e i conducenti di veicoli a motore a due ruote.

Riconoscere le situazioni potenzialmente pericolose e i casi in cui tali pericoli potenziali rischiano di determinare una situazione in cui non è più possibile evitare un incidente, quindi scegliere e compiere azioni che aumentino i margini di sicurezza in modo che si possa ancora evitare l'incidente qualora il pericolo potenziale dovesse divenire reale.";

e) il punto 1.4 è sostituito dal seguente:

"1.4. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettandone i principi di sicurezza e di corretto utilizzo.

Forze che agiscono sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche della carreggiata, uso di sistemi di trasmissione automatica, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, calcolo del volume totale, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico sugli assi, stabilità e baricentro del veicolo, tipi di imballaggi e di palette di carico.

Categorie principali di merci che necessitano di fissaggio, tecniche di ancoraggio e di fissaggio, uso delle cinghie di fissaggio, verifica dei dispositivi di fissaggio, uso delle attrezzature di movimentazione, montaggio e smontaggio delle coperture telate.";

f) il punto 1.6 è sostituito dal seguente:

"1.6. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettandone i principi di sicurezza e di corretto utilizzo.

Forze che agiscono sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche della carreggiata, uso di sistemi di trasmissione automatica, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico sugli assi, stabilità e baricentro del veicolo.";

g) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

"2.1. Obiettivo: conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto e della relativa regolamentazione.

Durata massima della prestazione lavorativa nei trasporti; principi, applicazione e conseguenze dei regolamenti (CE) n. 561/2006(*) e (UE) n. 165/2014(**) del Parlamento europeo e del Consiglio; sanzioni per omissione di uso, uso illecito o manomissione del tachigrafo; conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto: diritti e doveri del conducente in materia di qualificazione iniziale e di formazione periodica.

(*) 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).

(**) Regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada e modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 1).";

h) il punto 3.7 è sostituito dal seguente:

"3.7. Obiettivo: conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di merci e dell'organizzazione del mercato.

L'autotrasporto rispetto alle altre modalità di trasporto (concorrenza, spedizionieri), diverse attività connesse all'autotrasporto (trasporti per conto terzi, in conto proprio, attività ausiliare di trasporto), organizzazione dei principali tipi di impresa di trasporti o di attività ausiliare di trasporto, diverse specializzazioni (trasporti su strada con autocisterna, a temperatura controllata, di merci pericolose, di animali ecc.), evoluzione del settore (diversificazione dell'offerta, strada-ferrovia, subappalto ecc.).";

i) il punto 3.8 è sostituito dal seguente:

"3.8. Obiettivo: conoscenza del contesto economico dell'autotrasporto di persone e dell'organizzazione del mercato.

L'autotrasporto delle persone rispetto ad altre modalità di trasporto di passeggeri (ferrovia, autovetture private), diverse attività connesse all'autotrasporto di persone, sensibilizzazione verso la disabilità, attraversamento delle frontiere (trasporto internazionale), organizzazione dei principali tipi di impresa di autotrasporto di persone.";

B) la sezione 2 è così modificata:

a) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

"2.1. Opzione che prevede la frequenza di corsi e un esame

La qualificazione iniziale deve comprendere l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1. La durata di tale qualificazione iniziale deve essere di 280 ore.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno 20 ore di guida individuale su un veicolo della categoria pertinente che possieda almeno i requisiti dei veicoli d'esame stabiliti dalla direttiva 2006/126/CE.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente deve essere assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato.

Ogni conducente può effettuare al massimo 8 delle 20 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure con un simulatore di alta qualità, affinché sia possibile valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'alternarsi del giorno e della notte, nonché la capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Gli Stati membri possono acconsentire a che parte della formazione sia fornita dal centro di formazione autorizzato per mezzo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, come l'e-learning, garantendo nel contempo che sia mantenuta un'adeguata qualità della formazione e selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace le tecnologie dell'informazione e della comunicazione. In particolare gli Stati membri richiedono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo.

Gli Stati membri possono riconoscere come parte della formazione le attività di formazione specifiche prescritte da altre normative dell'Unione. Fra di esse rientrano, ma non in via esclusiva, le attività di formazione prescritte dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio(*) relativa al trasporto di merci pericolose, quelle riguardanti la sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio(**) e le attività di formazione relative al trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio(***)).

Per i conducenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, la durata della qualificazione iniziale prescritta è di 70 ore, di cui cinque di guida individuale.

A formazione conclusa, le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata devono sottoporre il conducente a un esame scritto oppure orale.

L'esame deve prevedere almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1.

(*) Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13).

(**) Regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativo ai diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004 (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 1).

(***) Regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio, del 22 dicembre 2004, sulla protezione degli animali durante il trasporto e le operazioni correlate che modifica le direttive 64/432/CEE e 93/119/CE e il regolamento (CE) n. 1255/97 (GU L 3 del 5.1.2005, pag. 1).";

b) al punto 2.2, lettera b), il secondo comma è sostituito dal seguente:

"I veicoli utilizzati per gli esami di pratica devono possedere almeno i requisiti dei veicoli d'esame stabiliti dalla direttiva 2006/126/CE.";

C) le sezioni 3 e 4 sono sostituite dalle seguenti:

"Sezione 3: Qualificazione iniziale accelerata di cui all'articolo 3, paragrafo 2

Per la qualificazione iniziale accelerata deve essere previsto l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1. La durata prescritta è di 140 ore.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno 10 ore di guida individuale su un veicolo della categoria pertinente che possieda almeno i requisiti dei veicoli d'esame stabiliti dalla direttiva 2006/126/CE.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente deve essere assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Ogni conducente può effettuare al massimo 4 delle 10 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure con un simulatore di alta qualità, affinché sia possibile valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'alternarsi del giorno e della notte, nonché la capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

Le disposizioni di cui al punto 2.1, quarto comma, si applicano anche alla qualificazione iniziale accelerata.

Per i conducenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, la durata prescritta per la qualificazione iniziale accelerata è di 35 ore, di cui 2 ore e mezza di guida individuale.

A formazione conclusa, le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata devono sottoporre il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame deve prevedere almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1.

Sezione 4: Obbligo di formazione periodica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b)

I corsi obbligatori di formazione periodica devono essere organizzati da un centro di formazione autorizzato. La durata prescritta per tali corsi è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore. Il centro di formazione autorizzato può fornire tale formazione periodica, in parte, con simulatori di alta qualità e per mezzo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione, come l'e-learning, garantendo nel contempo che sia mantenuta un'adeguata qualità della formazione e selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace le tecnologie dell'informazione e della comunicazione. In particolare gli Stati membri richiedono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo. Almeno uno dei periodi di sette ore deve riguardare un tema connesso alla sicurezza stradale. I contenuti della formazione devono tenere conto degli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e dovrebbero, nella misura del possibile, rispondere alle esigenze di formazione specifiche del conducente. Nel corso delle 35 ore dovrebbero essere trattate una serie di materie diverse, compresa la ripetizione della formazione nel caso in cui sia dimostrato che il conducente necessita di specifica formazione di recupero.

Gli Stati membri possono valutare se riconoscere le attività di formazione specifiche già svolte prescritte da altre normative dell'Unione come equivalenti al massimo a uno dei periodi di sette ore stabiliti. Fra di esse rientrano, ma non in via esclusiva, le attività di formazione prescritte dalla direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto di merci pericolose, quelle riguardanti il trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 e le attività di formazione per il trasporto delle persone relative alla sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento (UE) n. 181/2011.";

2) l'allegato II è così modificato:

A) il titolo è sostituito dal seguente:

"REQUISITI RELATIVI AL MODELLO DELL'UNIONE EUROPEA DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE";

B) la sezione 2 è così modificata:

a) per quanto riguarda la facciata 1 della carta di qualificazione del conducente:

i) alla lettera d), il punto 9) è sostituito dal seguente:

"9. le categorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;

ii) alla lettera e), la prima frase è sostituita dalla seguente:

"la dicitura "modello dell'Unione europea" nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la carta e la dicitura "carta di qualificazione del conducente" nelle altre lingue ufficiali dell'Unione, stampate in blu in modo da costituire lo sfondo della carta:";

b) per quanto riguarda la facciata 2 della carta di qualificazione del conducente, alla lettera a), i punti 9) e 10) sono sostituiti dai seguenti:

"9. le categorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;

10. il codice armonizzato 95 dell'Unione europea di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE;"

C) alla sezione 4 il titolo del modello di carta di qualificazione del conducente è sostituito dal seguente: "MODELLO DELL'UNIONE EUROPEA DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE". Sulla facciata 2 del modello, "Codice comunitario" al numero 10 è sostituito da "Codice dell'Unione";

D) è aggiunta la seguente sezione:

"5. Disposizioni transitorie

Le carte di qualificazione del conducente rilasciate prima del [GU: *inserire la data indicata all'articolo 3, paragrafo 1*] sono valide fino alla loro data di scadenza.";

B. è aggiunto l'allegato seguente:

"Allegato III - Tavola di concordanza per i riferimenti a talune categorie di patenti di guida.

<i>Riferimenti nella presente direttiva</i>	<i>Riferimenti nella direttiva 2006/126/CE</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

".