

Bruxelles, 24 novembre 2022
(OR. en)

15171/22

**Fascicolo interistituzionale:
2021/0018(COD)**

**CODEC 1829
CODIF 28
TRANS 739
SOC 651
PE 142**

NOTA INFORMATIVA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Comitato dei rappresentanti permanenti/Consiglio
Oggetto:	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) - Risultati della prima lettura del Parlamento europeo (Strasburgo, 21-24 novembre 2022)

I. INTRODUZIONE

Vari contatti informali hanno avuto luogo tra il Consiglio, il Parlamento europeo e la Commissione al fine di raggiungere un accordo in prima lettura sul fascicolo in questione.

In questo contesto il relatore Angel DZHAMBAZKI (ECR, BG) ha presentato una relazione a nome della commissione giuridica (JURI). Un emendamento sotto forma di addendum alla relazione è stato presentato alla plenaria.

II. VOTAZIONE

Nella votazione del 22 novembre 2022, la plenaria ha adottato l'addendum alla relazione mediante una votazione unica.

Il testo adottato contenuto nella risoluzione legislativa costituisce la posizione del Parlamento europeo in prima lettura riportata in allegato.

La posizione del Parlamento rispecchia quanto precedentemente convenuto fra le istituzioni. Il Consiglio dovrebbe pertanto essere in grado di approvare la posizione del Parlamento.

L'atto sarebbe quindi adottato nella formulazione corrispondente alla posizione del Parlamento.

P9_TA(2022)0397

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

Risoluzione legislativa del Parlamento europeo del 22 novembre 2022 sulla 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) (COM(2021)0034 – C9-0008/2021 – 2021/0018(COD))

(Procedura legislativa ordinaria – codificazione)

Il Parlamento europeo,

- vista la proposta della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (COM(2021)0034),
 - visti l'articolo 294, paragrafo 2, e l'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, a norma dei quali la proposta gli è stata presentata dalla Commissione (C9-0008/2021),
 - visto l'articolo 294, paragrafo 3, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea,
 - visto il parere del Comitato economico e sociale europeo del 24 febbraio 2021¹,
 - visto l'accordo interistituzionale del 20 dicembre 1994 su un metodo di lavoro accelerato ai fini della codificazione ufficiale dei testi legislativi²,
 - visti gli articoli 109 e 59 del suo regolamento,
 - vista la relazione della commissione giuridica (A9-0267/2022),
- A. considerando che, secondo il gruppo consultivo dei servizi giuridici del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione, la proposta in questione si limita ad una mera codificazione dei testi esistenti, senza modificazioni sostanziali;
1. adotta la posizione in prima lettura figurante in appresso;
 2. incarica la sua Presidente di trasmettere la posizione del Parlamento al Consiglio e alla Commissione nonché ai parlamenti nazionali.

¹ GU C 155 del 30.4.2021, pag. 78.

² GU C 102 del 4.4.1996, pag. 2.

Posizione del Parlamento europeo definita in prima lettura il 22 novembre 2022 in vista dell'adozione della direttiva (UE) 2022/... 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 europeo¹,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ GU C 155 del 30.4.2021, pag. 78.

² Posizione del Parlamento europeo del 22 novembre 2022.

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹ ha subito varie e sostanziali modifiche². A fini di chiarezza e razionalizzazione, è opportuno procedere alla sua codificazione.
- (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», 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.

¹ 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).

² Si veda l'allegato IV, parte A.

- (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», 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.
- (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 adottato nel 2015 nell'ambito della convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici¹, 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.

¹ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (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 dell'Unione.
- (6) È opportuno che norme dell'Unione 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.

- (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 i giovani, il che dovrebbe contribuire all'assunzione di nuovi conducenti in un'epoca di penuria.
- (8) Per evitare disparità nelle condizioni di concorrenza, la presente direttiva dovrebbe applicarsi all'attività di guida eseguita sia dai cittadini di uno Stato membro sia dai cittadini di paesi terzi, dipendenti o utilizzati da un'impresa stabilita in uno Stato membro.
- (9) È auspicabile, in ossequio ai principi del diritto dell'Unione, 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.

- (10) È opportuno che siano 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.
- (11) Qualora la guida non sia frequente, abbia luogo in zone rurali e 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.

- (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.
- (13) Per stabilire che il conducente rispetta i suoi obblighi, gli Stati membri dovrebbero rilasciare al conducente un certificato di abilitazione professionale (CAP) comprovante la sua qualificazione iniziale o la sua formazione periodica.
- (14) Gli Stati membri, al fine di agevolare l'attuazione delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale, dovrebbero poter scegliere tra varie opzioni.

- (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.
- (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.
- (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.

- (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.
- (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.
- (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.

- (21) È opportuno che gli Stati membri impongano il completamento del primo corso di 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 il primo corso di formazione periodica, il conducente dovrebbe seguire una formazione periodica ogni cinque anni.
- (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 dell'Unione 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 standard raffigurato nell'allegato II della 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.

- (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 Consiglio¹. 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 ulteriormente tale funzionalità, con l'obiettivo di un accesso in tempo reale durante i controlli su strada.
- (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 tale contesto, i corsi dovrebbero riguardare anche i sistemi di trasporto intelligenti e dovrebbero evolvere per stare al passo con gli sviluppi tecnologici.

¹ 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).

- (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.
- (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.

- (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 dal modello standard raffigurato nell'allegato II della presente direttiva, che garantirà il riconoscimento reciproco per ogni conducente che possiede i requisiti previsti dalla presente direttiva.
- (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.

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

(30) 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 2016¹. 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.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (31) 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.
- (32) 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 alla parte B dell'allegato IV,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

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 della presente direttiva.

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 abilitazione 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 al primo comma, lettera f), 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 circostanze seguenti:
- a) i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare la propria impresa;
 - 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.

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

A norma della sezione 2, punto 2.1, dell'allegato I, 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) un'opzione che prevede solo esami

A norma della sezione 2, punto 2.2, dell'allegato I, 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 della sezione 4 dell'allegato I, 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), e lettera b), e all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), e lettera b).

A norma della sezione 3 dell'allegato I, 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 abilitazione professionale di cui al regolamento (CE) n. 1071/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ dagli esami di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i) e ii), e al paragrafo 2 del presente articolo, 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 9 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 9 settembre 2009.

¹ 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).

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 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 del presente articolo, 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 altre 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. Un CAP può essere rilasciato per comprovare una qualificazione iniziale nelle circostanze seguenti:

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 della sezione 5 dell'allegato I («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 alla sezione 2, punto 2.1, dell'allegato I. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di verificare se gli aspiranti conducenti possiedono il livello di conoscenze delle materie di cui alla sezione 1 dell'allegato I richiesto da tale sezione. 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 alla sezione 2, punto 2.2, dell'allegato I. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tali esami al fine di verificare se gli aspiranti conducenti possiedono il livello di conoscenze delle materie di cui alla sezione 1 dell'allegato I richiesto da tale sezione. Tali autorità o entità sorvegliano gli esami e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale.

2. Un CAP può essere rilasciato per comprovare 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 alla sezione 1 dell'allegato I.

Tale formazione si conclude con l'esame di cui alla sezione 3 dell'allegato I. Le autorità competenti degli Stati membri o qualsiasi entità da esse designata organizzano tale esame al fine di verificare se gli aspiranti conducenti possiedono il livello di conoscenze delle materie di cui alla sezione 1 dell'allegato I richiesto da tale sezione. Tali autorità o entità sorvegliano l'esame e, in caso di superamento, rilasciano al conducente un CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata.

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 della sezione 5 dell'allegato I. La formazione consiste nell'insegnamento in aula, nella formazione pratica e, se disponibile, nella formazione per mezzo di strumenti TIC o con simulatori di alta qualità. In caso di trasferimento presso un'altra impresa, si tiene conto della formazione periodica già effettuata dal conducente.

La formazione periodica mira ad approfondire e a rivedere alcune delle materie di cui alla sezione 1 dell'allegato I. 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.

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 il completamento della 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 o ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera b), della direttiva 2003/59/CE segue una formazione periodica ogni cinque anni prima della scadenza del periodo di validità del CAP comprovante il completamento della 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 qualsiasi altra categoria prevista nei suddetti paragrafi.

Articolo 9

Luogo di svolgimento della formazione

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.

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.

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 dell'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:
- sulla patente di guida, oppure
 - sulla carta di qualificazione del conducente elaborata secondo il modello standard raffigurato nell'allegato II della presente direttiva.

Se le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato conseguito il CAP non possono apporre il codice armonizzato 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 Consiglio¹, 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 dell'Unione, «95», 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.

¹ 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).

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 Consiglio¹.

¹ 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).

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.

Articolo 12

Adeguamento al progresso scientifico e tecnologico

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.

Articolo 14
Abrogazione

La direttiva 2003/59/CE, come modificata dagli atti di cui alla parte A dell'allegato IV, 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 alla parte B dell'allegato IV.

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

Articolo 15
Entrata in vigore

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

Articolo 16
Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a ..., il

Per il Parlamento europeo

Per il Consiglio

La presidente

Il presidente

ALLEGATO I

REQUISITI MINIMI DELLA QUALIFICAZIONE E DELLA FORMAZIONE

SEZIONE 1: ELENCO DELLE MATERIE

Le conoscenze da prendere in considerazione per l'accertamento della qualificazione iniziale e della formazione periodica del conducente da parte degli Stati membri devono vertere almeno sulle materie indicate nel presente elenco. Gli aspiranti conducenti devono possedere il livello di conoscenze e di attitudini pratiche necessarie per guidare in sicurezza i veicoli della relativa categoria di patenti di guida.

Il livello minimo di qualificazione deve essere paragonabile almeno al livello 2 del Quadro europeo delle qualifiche di cui all'allegato II della raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008¹.

1. Perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza

Tutte le patenti di guida

1.1. Obiettivo: conoscenza delle caratteristiche del sistema di trasmissione per usarlo in maniera ottimale:

curve di coppia, di potenza e di consumo specifico del motore, zona di uso ottimale del contagiri, diagrammi di ricoprimento dei rapporti di trasmissione.

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:

¹ 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).

limiti dell'utilizzo di freni e rallentatore, 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.

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 da altri veicoli e utilizzo della dinamica del veicolo, velocità costante, guida regolare e pressione degli pneumatici adeguata nonché conoscenza dei sistemi di trasporto intelligenti che migliorano l'efficienza alla guida e assistono nella pianificazione degli itinerari.

1.4. 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, comprendere come preparare e pianificare un viaggio in condizioni meteorologiche anomale, conoscere l'uso delle connesse attrezzature di sicurezza e capire quando un viaggio deve essere rinviato o annullato, a causa di condizioni meteorologiche estreme, adeguare la guida ai rischi del traffico, inclusi i comportamenti pericolosi nel traffico o la distrazione al volante (dovuta all'utilizzo di dispositivi elettronici, al consumo di cibo o bevande ecc.), riconoscere le situazioni pericolose e modificare la guida di conseguenza nonché essere in grado di gestire lo stress che ne deriva, 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 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 le situazioni potenzialmente pericolose dovessero divenire reali.

Patenti di guida C, C + E, CI, CI + E

- 1.5. 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.

Patenti di guida D, D + E, DI, DI + E

- 1.6. Obiettivo: capacità di assicurare la sicurezza e il comfort dei passeggeri:

calibrazione dei movimenti longitudinali e trasversali, ripartizione della rete stradale, posizionamento sul fondo stradale, fluidità della frenata, dinamica dello sbalzo, uso d'infrastrutture specifiche (spazi pubblici, corsie riservate), gestione delle situazioni di conflitto fra la guida in sicurezza e le altre funzioni del conducente, interazione con i passeggeri, le caratteristiche specifiche del trasporto di determinati gruppi di persone (persone con disabilità, bambini).

- 1.7. 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.

2. Applicazione della normativa

Tutte le patenti di guida

- 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. 561/2006¹ e (UE) n. 165/2014² del Parlamento europeo e del Consiglio; sanzioni per omissione di uso, uso illecito o manomissione del cronotachigrafo; conoscenza del contesto sociale dell'autotrasporto: diritti e doveri del conducente in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica.

Patenti di guida C, C + E, CI, CI + E

- 2.2. Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di merci:

licenze per l'esercizio dell'attività, documenti da tenere nel veicolo, divieti di percorrenza di determinate strade, pedaggi stradali, obblighi previsti dai contratti standard per il trasporto di merci, redazione dei documenti che costituiscono il contratto di trasporto, autorizzazioni al trasporto internazionale, obblighi previsti dalla convenzione relativa al contratto di trasporto internazionale di merci su strada (CMR), redazione della lettera di

¹ 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).

² 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).

vettura internazionale, attraversamento delle frontiere, commissionari di trasporto, documenti particolari di accompagnamento delle merci.

Patenti di guida D, D + E, DI, DI + E

2.3. Obiettivo: conoscenza della regolamentazione relativa al trasporto di persone:

trasporto di gruppi specifici di persone, dotazioni di sicurezza a bordo di autobus, cinture di sicurezza, carico del veicolo.

3. Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica

Tutte le patenti di guida

3.1. Obiettivo: sensibilizzazione ai pericoli della strada e agli infortuni sul lavoro:

tipologia degli infortuni sul lavoro nel settore dei trasporti, statistiche sugli incidenti stradali, percentuale di automezzi pesanti/autobus coinvolti, perdite in termini umani e danni materiali ed economici.

3.2. Obiettivo: capacità di prevenire la criminalità ed il traffico di clandestini:

informazioni generali, implicazioni per i conducenti, misure preventive, promemoria verifiche, normativa in materia di responsabilità degli autotrasportatori.

3.3. Obiettivo: capacità di prevenire i rischi fisici:

principi di ergonomia, movimenti e posture a rischio, condizione fisica, esercizi di mantenimento, protezione individuale.

3.4. Obiettivo: consapevolezza dell'importanza dell'idoneità fisica e mentale:

principi di un'alimentazione sana ed equilibrata, effetti dell'alcool, dei farmaci e di tutte le sostanze che inducono stati di alterazione; sintomi, cause ed effetti dell'affaticamento e dello stress, ruolo fondamentale del ciclo di base attività lavorativa/riposo.

3.5. Obiettivo: capacità di valutare le situazioni d'emergenza:

condotta in situazione di emergenza: valutare la situazione, evitare di aggravare l'incidente, chiamare soccorsi, prestare assistenza e primo soccorso ai feriti, condotta in caso di

incendio, evacuazione degli occupanti del mezzo pesante/dei passeggeri dell'autobus, garantire la sicurezza di tutti i passeggeri, condotta in caso di aggressione; principi di base per la compilazione del verbale di incidente.

3.6. Obiettivo: capacità di comportarsi in modo da valorizzare l'immagine dell'azienda:

condotta del conducente e immagine aziendale: importanza della qualità della prestazione del conducente per l'impresa, pluralità dei ruoli e degli interlocutori del conducente, manutenzione del veicolo, organizzazione del lavoro, conseguenze delle vertenze sul piano commerciale e finanziario.

Patenti di guida C, C + E, CI, CI + E

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.).

Patenti di guida D, D + E, DI, DI + E

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.

**SEZIONE 2: QUALIFICAZIONE INIZIALE OBBLIGATORIA DI CUI ALL'ARTICOLO 3,
PARAGRAFO 1, LETTERA A)**

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 previsto 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 aspirante 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 variare di tali condizioni del fondo stradale 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 strumenti TIC, come l'e-learning, garantendo nel contempo che siano mantenute la qualità elevata e l'efficacia della formazione e selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In particolare, gli Stati membri prescrivono 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 Consiglio¹ per il trasporto di merci pericolose, quelle riguardanti la sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento

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).

(UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹ e le attività di formazione relative al trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio².

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

A formazione conclusa, le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata sottopongono 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.

2.2. Opzione con esami

Le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata organizzano gli esami di teoria e di pratica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), punto ii), per accertare che l'aspirante conducente possieda il livello di conoscenze richiesto dalla sezione 1 per gli obiettivi e nelle materie ivi indicati.

- a) L'esame di teoria consta di almeno due prove:
- i) domande con risposta a scelta multipla, risposta diretta o una combinazione di entrambe;
 - ii) analisi di un caso specifico.

La durata minima dell'esame di teoria è di quattro ore.

- b) L'esame di pratica consta di due prove:
- i) prova di guida volta a valutare il perfezionamento per una guida razionale improntata alle norme di sicurezza. Se possibile, tale prova è effettuata su strade extraurbane, su

¹ 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).

² 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).

strade a scorrimento veloce e in autostrada (o simile), come pure su tutti i tipi di strada urbana che presentino i diversi tipi di difficoltà che il conducente potrebbe incontrare. Sarebbe preferibile che la prova fosse effettuata in diverse condizioni di densità di traffico. I tempi di guida su strada devono essere sfruttati in modo ottimale per poter valutare l'aspirante conducente in tutte le probabili aree di circolazione. La durata minima di questa prova è di 90 minuti;

- ii) una prova pratica relativa almeno ai punti 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 e 3.5. La durata minima di questa prova è di 30 minuti.

I veicoli utilizzati per gli esami di pratica devono possedere almeno i requisiti dei veicoli d'esame di cui alla direttiva 2006/126/CE.

L'esame di pratica può essere completato da una terza prova, effettuata su un terreno speciale oppure in un simulatore di alta qualità, per valutare il perfezionamento a una guida razionale improntata alle norme di sicurezza, in particolare per quanto riguarda il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al variare di tali condizioni del fondo stradale in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno o della notte.

Per detta prova facoltativa non è fissata nessuna durata. Se l'aspirante conducente fosse sottoposto ad essa, la durata della prova potrebbe essere dedotta, per un massimo di 30 minuti, dai 90 minuti previsti per la prova di guida di cui al punto i).

Per i conducenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, l'esame di teoria è limitato alle materie, fra quelle previste alla sezione 1, che riguardano i veicoli sui quali verte la nuova qualificazione iniziale. Detti conducenti devono comunque effettuare l'esame di pratica nella sua integralità.

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 di cui alla 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 aspirante 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 variare di tali condizioni del fondo stradale 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 che possono essere suddivisi nell'arco di due giorni consecutivi. In caso di e-learning, il centro di formazione autorizzato garantisce che sia mantenuta un'adeguata qualità della formazione anche selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In particolare, gli Stati membri prescrivono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo. La durata massima dell'attività di formazione di e-learning non supera le 12 ore. Almeno uno dei periodi del corso di formazione deve riguardare un tema connesso alla sicurezza stradale. I contenuti della formazione devono rispondere alle esigenze di formazione

specifiche per i trasporti effettuati dal conducente e agli 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 qualora risulti che il conducente necessita di una 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 per il trasporto di merci pericolose, le attività di formazione riguardanti il trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 e, per il trasporto delle persone, le attività di formazione riguardanti la sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento (UE) n. 181/2011. Gli Stati membri possono tuttavia decidere che la formazione specifica già svolta a norma della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose sia equivalente a due dei periodi di sette ore, a condizione che sia l'unica altra formazione presa in considerazione nella formazione periodica.

SEZIONE 5: AUTORIZZAZIONE DELLA QUALIFICAZIONE INIZIALE E DELLA FORMAZIONE PERIODICA

5.1. I centri di formazione responsabili della qualificazione iniziale e della formazione periodica devono essere autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri. L'autorizzazione è concessa solo su richiesta scritta. La richiesta di autorizzazione deve essere corredata di documenti che attestino:

5.1.1. un programma di qualificazione e formazione adeguato che specifichi le materie di insegnamento, il programma didattico e i metodi didattici previsti;

5.1.2. qualifiche e settori di attività degli insegnanti;

5.1.3. informazioni sulle sedi di svolgimento dei corsi, sul materiale didattico, sui mezzi messi a disposizione per le esercitazioni pratiche, sul parco veicoli utilizzato;

5.1.4. le condizioni di partecipazione ai corsi (numero dei partecipanti).

5.2. L'autorità competente rilascia l'autorizzazione per iscritto purché sussistano le condizioni seguenti:

5.2.1. i corsi di formazione devono essere impartiti conformemente ai documenti che corredano la domanda;

5.2.2. le autorità competenti possono inviare persone autorizzate ad assistere ai corsi di formazione e controllare i centri autorizzati relativamente alle risorse utilizzate ed al corretto svolgimento dei corsi e degli esami;

5.2.3. l'autorizzazione può essere revocata o sospesa se le relative condizioni non sono più soddisfatte.

Il centro autorizzato garantisce che gli istruttori conoscano e tengano conto degli ultimi sviluppi nell'ambito delle normative. Come parte di una procedura di selezione specifica, gli istruttori devono presentare attestati che ne provino le cognizioni di attività didattiche e pedagogiche. Quanto alla parte pratica della formazione, gli istruttori devono dimostrare, con attestati, di avere maturato esperienza come conducente professionista o un'analogha esperienza di guida, quale quella di istruttore di guida di autoveicoli pesanti.

Il programma didattico si attiene a quello autorizzato e verte sulle materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1.

ALLEGATO II

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

1. CARATTERISTICHE FISICHE DELLA CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE

Le caratteristiche fisiche della carta di qualificazione del conducente sono conformi alle norme ISO 7810 e ISO 7816-1.

I metodi per la verifica delle caratteristiche fisiche della carta di qualificazione del conducente destinate a garantire la loro conformità alle norme internazionali sono conformi alla norma ISO 10373.

2. INFORMAZIONI RIPORTATE SULLA CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE

La carta di qualificazione del conducente deve comporsi di due facciate.

La facciata 1 deve contenere:

- a) la dicitura «carta di qualificazione del conducente» stampata in caratteri di grandi dimensioni nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la carta di qualificazione del conducente;
- b) la menzione (facoltativa) del nome dello Stato membro che rilascia la carta di qualificazione del conducente;
- c) la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la carta di qualificazione del conducente, stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle; le sigle distintive sono le seguenti:

B	:	Belgio
BG	:	Bulgaria
CZ	:	Cechia

DK	:	Danimarca
D	:	Germania
EST	:	Estonia
IRL	:	Irlanda
GR	:	Grecia
E	:	Spagna
F	:	Francia
HR	:	Croazia
I	:	Italia
CY	:	Cipro
LV	:	Lettonia
LT	:	Lituania
L	:	Lussemburgo
H	:	Ungheria
M	:	Malta
NL	:	Paesi Bassi
A	:	Austria
PL	:	Polonia
P	:	Portogallo
RO	:	Romania
SLO	:	Slovenia

SK	:	Slovacchia
FIN	:	Finlandia
S	:	Svezia

d) le informazioni specifiche della carta di qualificazione del conducente, numerate come segue:

1. cognome del titolare;
2. nome del titolare;
3. data e luogo di nascita del titolare;
4.
 - a) data di rilascio;
 - b) data di scadenza;
 - c) designazione dell'autorità che rilascia la carta di qualificazione del conducente (può essere stampata sulla facciata 2);
 - d) numero diverso da quello della patente di guida per scopi amministrativi (menzione facoltativa);
5.
 - a) numero della patente di guida;
 - b) numero di serie;
6. fotografia del titolare;
7. firma del titolare;
8. luogo di residenza o indirizzo postale del titolare (menzione facoltativa);
9. categorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;

e) la dicitura «modello dell'Unione europea» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la carta di qualificazione del conducente 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 di qualificazione del conducente:

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrikeskompetensbevis för förare

f) colori di riferimento:

– blu: Pantone Reflex blue,

– giallo: Pantone yellow;

La facciata 2 deve contenere:

- a)
9. le categorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;
 10. il codice armonizzato dell'Unione, «95», di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE;
 11. uno spazio riservato allo Stato membro che rilascia la carta di qualificazione del conducente per eventuali indicazioni indispensabili alla gestione della stessa o relative alla sicurezza stradale (menzione facoltativa). Qualora la menzione rientrasse in una rubrica definita nel presente allegato, dovrà essere preceduta dal numero della rubrica corrispondente;
- b) una spiegazione delle rubriche numerate che si trovano sulle facciate 1 e 2 della carta di qualificazione del conducente (almeno delle rubriche 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 5 a), 5 b) e 10).

Lo Stato membro che desideri redigere tali rubriche in una lingua nazionale diversa da bulgaro, ceco, croato, danese, estone, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, lettone, lituano, maltese, neerlandese, polacco, portoghese, rumeno, slovacco, sloveno, spagnolo, svedese, tedesco e ungherese, redige una versione bilingue della carta di qualificazione del conducente utilizzando una di tali lingue, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

3. SICUREZZA, COMPRESA LA PROTEZIONE DEI DATI

I diversi elementi costitutivi della carta di qualificazione del conducente sono volti ad evitare qualsiasi falsificazione o manipolazione e a rilevare qualsiasi tentativo in tal senso.

Lo Stato membro provvede affinché il livello di sicurezza della carta di qualificazione del conducente sia per lo meno comparabile a quello della patente di guida.

4. DISPOSIZIONI PARTICOLARI

Previa consultazione della Commissione, gli Stati membri possono aggiungere colori o marcature come il codice a barre, simboli nazionali e elementi di sicurezza, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.


Nel quadro del reciproco riconoscimento delle carte, il codice a barre non può contenere informazioni diverse da quelle che già figurano in modo leggibile sulla carta di qualificazione del conducente, o che sono indispensabili per la procedura di rilascio della stessa.

5. DISPOSIZIONI TRANSITORIE

Le carte di qualificazione del conducente rilasciate prima del 23 maggio 2020 sono valide fino alla loro data di scadenza.

6. MODELLO DELL'UNIONE EUROPEA DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE

Facciata 1

	CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE (STATO MEMBRO)	
	6. FOTOGRAFIA	1. 2. 3. 4a. 4b. 4c. (4d.) 5a. 5b. 7. (8.)
9.		

Facciata 2

11.	9.	10.
1. Nome 2. Cognome 3. Data e luogo di nascita 4a. Data di rilascio 4b. Data di scadenza amministrativa 4c. Rilasciata da 5a. Numero della patente 5b. Numero di serie 10. ► ⁽¹⁾ Codice dell'Unione ◀	C1 C D1 D C1E CE D1E DE	

ALLEGATO III

**TAVOLA DI CONCORDANZA PER I RIFERIMENTI A TALUNE CATEGORIE DI
PATENTI DI GUIDA**

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

ALLEGATO IV

Parte A

Direttiva abrogata ed elenco delle modifiche successive (di cui all'articolo 14)

Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4)	
Direttiva 2004/66/CE del Consiglio (GU L 168 del 1.5.2004, pag. 35)	unicamente il punto IV.2 dell'allegato
Direttiva 2006/103/CE del Consiglio (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 344)	unicamente il punto A.6 dell'allegato
Regolamento (CE) n. 1137/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 311 del 21.11.2008, pag. 1)	unicamente il punto 9.11 dell'allegato
Direttiva 2013/22/UE del Consiglio (GU L 158 del 10.6.2013, pag. 356)	unicamente il punto A.4 dell'allegato
Direttiva (UE) 2018/645 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 112 del 2.5.2018, pag. 29)	unicamente l'articolo 1 e l'allegato
Regolamento (UE) 2019/1243 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 241)	unicamente il punto IX.5 dell'allegato

Parte B

**Termini di recepimento nel diritto interno e date di applicazione
(di cui all'articolo 14)**

Direttiva	Termine di recepimento	Data di applicazione
2003/59/CE	10 settembre 2006	10 settembre 2008 per quanto concerne la qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti di guida delle categorie D1, D1 + E, D e D + E 10 settembre 2009 per quanto concerne la qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti di guida delle categorie C1, C1 + E, C e C + E
(UE) 2018/645	23 maggio 2020, ad eccezione dell'articolo 1, punto 6) 23 maggio 2021 per quanto concerne l'articolo 1, punto 6)	

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Direttiva 2003/59/UE	Presente direttiva
Articoli da 1 a 7	Articoli da 1 a 7
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva e lettera a)	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma
Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	–
Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 8, paragrafi 3, 4 e 5	Articolo 8, paragrafi 3, 4 e 5
Articoli 9 e 10	Articoli 9 e 10
Articolo 10 <i>bis</i>	Articolo 11
Articolo 11	Articolo 12
Articolo 11 <i>bis</i>	Articolo 13
Articolo 13	–
Articolo 14	–
Articolo 15	Articolo 14
Articolo 16	Articolo 15
Articolo 17	Articolo 16
Allegato I	Allegato I
Allegato II	Allegato II
Allegato III	Allegato III
–	Allegato IV
–	Allegato V