

**POSIZIONE COMUNE (CE) N. 2/2003****definita dal Consiglio il 5 dicembre 2002**

**in vista dell'adozione della direttiva 2003/.../CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del ... , 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**

(2003/C 32 E/02)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 71,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(2)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) All'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3820/85 <sup>(4)</sup> i paragrafi 1, 2 e 4 prevedono che taluni conducenti addetti ai trasporti di merci o di viaggiatori su strada debbano essere, in funzione della loro età, della categoria di veicoli utilizzata e della lunghezza del percorso, titolari di un certificato di idoneità professionale, conformemente alla normativa comunitaria sul livello minimo di formazione di taluni conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada. Tale livello minimo è determinato dalla direttiva 76/914/CEE <sup>(5)</sup>.

(2) Dato che le disposizioni del regolamento (CEE) n. 3820/85 si applicano ad una scarsissima percentuale di conducenti e che attualmente una formazione obbligatoria di conducente è prevista solo da alcuni Stati membri, la maggio-

ranza dei conducenti che attualmente guidano sul territorio della Comunità esercita il proprio mestiere soltanto sulla base della patente di guida.

(3) Per consentire ai conducenti di conformarsi alle nuove esigenze che comporta l'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 comunitaria.

(4) La fissazione di nuove norme comunitarie è intesa a garantire che il conducente tramite la sua qualificazione possieda il livello necessario sia per l'accesso sia per l'esercizio dell'attività di guida.

(5) In particolare, l'obbligo di una qualificazione iniziale e di una formazione periodica è intesa 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.

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

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

(8) Alla luce delle differenze tra i sistemi attualmente esistenti in alcuni Stati membri, gli Stati membri, al fine di agevolare l'attuazione delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale, dovrebbero poter scegliere tra varie opzioni.

(9) 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.

<sup>(1)</sup> GU C 154 E del 29.5.2001, pag. 258.

<sup>(2)</sup> GU C 260 del 17.9.2001, pag. 90.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 17 gennaio 2002 (GU C 271 E del 7.11.2002, pag. 381), posizione comune del Consiglio del 5 dicembre 2002 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Parlamento europeo del ... (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> Regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Direttiva 76/914/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1976, sul livello minimo di formazione di alcuni conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada (GU L 357 del 29.12.1976, pag. 36).

- (10) 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, avrà effetti positivi sia per la società sia per lo stesso settore dei trasporti stradali.
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) 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.
- (14) È opportuno che gli Stati membri impongano la prima formazione periodica e rilascino al conducente il CAP corrispondente entro i cinque anni successivi o alla data di rilascio del CAP comprovante la qualificazione iniziale o allo scadere della data limite fissata affinché i conducenti facciano valere i loro diritti acquisiti. Dovrebbero essere consentite anche riduzioni o proroghe di tali termini. Dopo la prima formazione periodica, il conducente dovrebbe seguire una formazione periodica ogni cinque anni.
- (15) 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 comunitario armonizzato previsto a tal fine, corredato della data di scadenza del codice, sulla patente di guida oppure sulla nuova «carta di qualificazione del conducente», reciprocamente riconosciuta dagli Stati membri, secondo il modello armonizzato previsto dalla presente direttiva. Tale carta dovrebbe soddisfare gli stessi requisiti in materia di sicurezza della patente di guida, data l'importanza dei diritti che essa conferisce per la sicurezza stradale e l'uguaglianza delle condizioni di concorrenza. La possibilità offerta agli Stati membri di apporre il codice comunitario sulla nuova carta dovrebbe consentire a tali Stati di prevedere una durata di validità delle patenti di guida che non coincide con la data di fine di validità di una formazione periodica, dato che la direttiva 91/439/CEE <sup>(1)</sup> stabilisce che ogni Stato membro deve conservare il diritto di fissare, secondo i criteri nazionali, il periodo di validità delle patenti che rilascia.
- (16) È opportuno modificare l'allegato I e l'allegato I bis della direttiva 91/439/CEE al fine di aggiungere all'elenco dei codici armonizzati di cui ai suddetti allegati il nuovo codice comunitario che fissa la data fino alla quale il conducente ottempera all'obbligo di idoneità professionale, per quanto riguarda sia la qualificazione iniziale sia la formazione periodica.
- (17) Per quanto riguarda i conducenti cittadini di un paese terzo cui si applica la presente direttiva, andrebbero previste disposizioni specifiche di certificazione.
- (18) È opportuno che la Commissione controlli l'attuazione della presente direttiva, alla luce in particolare dei diversi sistemi di qualificazione iniziale che essa prevede, e che essa presenti al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale ed al Comitato delle regioni una relazione in materia.
- (19) Dato il considerevole numero di conducenti cui si applica la presente direttiva, è opportuno prevedere l'applicazione in due fasi delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale, a seconda che si tratti di trasporto di passeggeri oppure di trasporto di merci. L'applicazione graduale della presente direttiva in merito alla qualificazione iniziale per i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci e di passeggeri dovrebbe inoltre consentire una graduale istituzione della formazione periodica.
- (20) Le misure necessarie per l'attuazione della presente direttiva sono adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (21) Per tener conto dell'applicazione in due date differenti delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale, è opportuno abrogare le disposizioni pertinenti del regolamento (CEE) n. 3820/85 e della direttiva 76/914/CEE.
- (22) Tuttavia, è auspicabile, in ossequio ai principi del diritto comunitario, 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.

<sup>(1)</sup> Direttiva 91/439/CEE del Consiglio, del 29 luglio 1991, concernente la patente di guida (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/56/CE della Commissione (GU L 237 del 21.9.2000, pag. 45).

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

(23) Dato che l'obiettivo dell'azione proposta, vale a dire l'istituzione di una qualificazione iniziale e di una formazione periodica obbligatoria non può essere sufficientemente realizzato dagli Stati membri e può dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell'azione proposta, essere realizzato meglio a livello comunitario, la Comunità può adottare misure conformemente al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Conformemente al principio di proporzionalità quale enunciato nel suddetto articolo, la presente direttiva non va al di là di quanto necessario per il raggiungimento di tale obiettivo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

##### Campo di applicazione

La presente direttiva si applica all'attività di guida:

- a) dei cittadini di uno Stato membro;
- 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 della Comunità, 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, C+E, quali definite dalla direttiva 91/439/CEE o una patente di guida riconosciuta come equivalente,
- veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria D1, D1+E, D, D+E, quali definite dalla direttiva 91/439/CEE o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

#### Articolo 2

##### Deroghe

La presente direttiva non si applica ai conducenti:

- a) dei veicoli la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b) dei veicoli ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei pompieri e delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico, o messi a loro disposizione;
- c) dei veicoli sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, e dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;
- d) dei veicoli utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio;

- e) dei veicoli utilizzati per le lezioni di guida ai fini del conseguimento della patente di guida o del CAP, di cui all'articolo 6 e all'articolo 8, paragrafo 1;
- f) dei veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini privati e non commerciali;
- g) dei veicoli che trasportano materiale o attrezzature, utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente.

#### Articolo 3

##### Qualificazione e formazione

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

- a) un sistema di qualificazione iniziale

Gli Stati membri scelgono una delle due opzioni seguenti:

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

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

- ii) opzione che prevede solo esami

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

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

- b) un sistema di formazione periodica

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

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

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

3. Gli Stati membri possono esonerare il conducente che ha ottenuto il certificato di idoneità professionale di cui alla direttiva 96/26/CE<sup>(1)</sup> dagli esami di cui al paragrafo 1, lettera a), punti i) e ii), ed al paragrafo 2 per le materie incluse nell'esame previsto ai sensi della suddetta direttiva 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 due anni dopo la data limite di recepimento della presente direttiva;
- 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 tre anni dopo la data limite di recepimento della presente direttiva.

#### 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, 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 sono esentati da tale CAP per tutte le categorie di veicoli di cui al paragrafo stesso.

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

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

<sup>(1)</sup> Direttiva 96/26/CE del Consiglio, del 29 aprile 1996, riguardante l'accesso alla professione di trasportatore su strada di merci e di viaggiatori, nonché il riconoscimento reciproco di diplomi, certificati e altri titoli allo scopo di favorire l'esercizio della libertà di stabilimento di detti trasportatori nel settore dei trasporti nazionali e internazionali (GU L 124 del 23.5.1996, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 98/76/CE (GU L 277 del 14.10.1998, pag. 17).

### Articolo 6

#### CAP comprovante la qualificazione iniziale

##### 1. CAP comprovante una qualificazione iniziale

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

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

- b) CAP rilasciato sulla base di esami

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

##### 2. CAP comprovante una qualificazione iniziale accelerata

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

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

### Articolo 7

#### Formazione periodica

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di cui all'articolo 6 nonché ai conducenti di cui all'articolo 4 di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni, con particolare enfasi sulla sicurezza stradale e sulla razionalizzazione del consumo di carburante.

Tale formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato a norma dell'allegato I, sezione 5. In caso di trasferimento in un'altra impresa, occorre tener conto della formazione periodica già effettuata dal conducente.

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

### Articolo 8

#### CAP comprovante la formazione periodica

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

2. Un primo corso di formazione periodica deve essere frequentato:

- a) dal titolare del CAP di cui all'articolo 6 nei cinque anni successivi alla data di rilascio del CAP;
- b) dai conducenti di cui all'articolo 4, nei cinque anni successivi rispettivamente alle date di cui all'articolo 14, paragrafo 2, sulla base di un calendario stabilito dagli Stati membri.

Gli Stati membri possono ridurre o prorogare i termini di cui alle lettere a) e b), in particolare allo scopo di farli coincidere con la data di scadenza della validità della patente di guida o di consentire un'introduzione graduale della formazione periodica. Tuttavia, tale termine non può essere né inferiore a tre anni né superiore a sette anni.

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

4. Il titolare del CAP di cui all'articolo 6 o del CAP di cui all'articolo 8, paragrafo 1, 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 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 cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, sono esentati dall'obbligo di frequenza di un corso di formazione periodica per un'altra delle categorie previste nei suddetti paragrafi.

#### Articolo 9

##### Luogo di svolgimento della formazione

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 14 del regolamento (CEE) n. 3821/85 <sup>(1)</sup>.

I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), acquisiscono tale qualificazione 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 comunitario

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 appongono, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3 e all'articolo 8, il codice comunitario di cui al paragrafo 2 del presente articolo accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

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

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 il cui numero è indicato sulla carta è in corso di validità.

2. Il seguente codice comunitario è aggiunto all'elenco dei codici comunitari armonizzati di cui agli allegati I e I bis della direttiva 91/439/CEE:

«95. Conducente titolare di CAP in regola con l'obbligo di idoneità professionale di cui all'articolo 3 fino a ... (ad esempio: 95.01.01.2012).»

<sup>(1)</sup> Regolamento (CEE) 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370 del 31.12.1985, pag. 8). Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1360/2002 della Commissione (GU L 207 del 5.8.2002, pag. 1).

3. a) I conducenti di cui all'articolo 1, lettera b) che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di merci comprovano la qualificazione e la formazione previste dalla presente direttiva mediante l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) n. 484/2002 <sup>(2)</sup>.

Lo Stato membro può, a integrazione di detto attestato, rilasciare al conducente la carta di qualificazione del conducente di cui all'allegato II apponendovi il codice comunitario corrispondente.

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

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

#### Articolo 11

##### Adeguamento al progresso scientifico e tecnico

Le modifiche necessarie per adeguare gli allegati I e II al progresso scientifico e tecnico sono adottate secondo la procedura di cui all'articolo 12, paragrafo 2.

#### Articolo 12

##### Procedura del comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6, della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

3. Il comitato adotta il proprio regolamento interno.

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 484/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 1° marzo 2002, che modifica i regolamenti (CEE) n. 881/92 e (CEE) n. 3118/93 del Consiglio al fine di istituire un attestato di conducente (GU L 76 del 19.3.2002, pag. 1).

*Articolo 13***Relazione**

Entro il . . . (\*) la Commissione presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni una relazione che contiene una prima valutazione dell'attuazione della presente direttiva, in particolare per quanto riguarda l'equivalenza dei vari sistemi di qualificazione iniziale di cui all'articolo 3. Tale relazione è corredata, se del caso, di adeguate proposte.

*Articolo 14***Recepimento e attuazione**

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro . . . (\*\*). Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri applicano tali disposizioni:

— per quanto riguarda la qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti delle categorie D1, D1+E, D e D+E, a decorrere da . . . (\*\*),

— per quanto riguarda la qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti delle categorie C1, C1+E, C e C+E, a decorrere da . . . (\*\*\*\*).

Gli Stati membri ne informano immediatamente la Commissione e si prestano reciproca assistenza per l'applicazione delle presenti disposizioni.

*Articolo 15***Abrogazione**

1. L'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 3820/85 è modificato come segue:

a) il paragrafo 1 è abrogato con efficacia a . . . (\*\*\*\*);

b) i paragrafi 2 e 4 sono abrogati con efficacia a . . . (\*\*);

2. La direttiva 76/914/CEE è abrogata con efficacia a . . . (\*\*\*\*).

3. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative adottate per conformarsi alla direttiva 76/914/CEE non si applicano più:

— a decorrere da . . . (\*\*\*) ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada di passeggeri,

— a decorrere da . . . (\*\*\*\*) ai conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada di merci.

*Articolo 16***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 17***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a . . .

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

(\*) Otto anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(\*\*) Tre anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(\*\*\*) Cinque anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

(\*\*\*\*) Sei anni a decorrere dall'entrata in vigore della presente direttiva.

## 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.

Il livello minimo di conoscenze non può essere inferiore al livello 2 della struttura dei livelli di formazione di cui all'allegato I della decisione 85/368/CEE<sup>(1)</sup>, vale a dire al livello raggiunto nel corso dell'istruzione obbligatoria completata da una formazione professionale.

**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 prevenire le anomalie di funzionamento.

Peculiarità del circuito di frenatura oleo-pneumatico, 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.

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

Ottimizzazione del consumo di carburante mediante attuazione delle cognizioni di cui ai punti 1.1 e 1.2.

*Patenti di guida C, C+E, C1, C1+E*

1.4. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo.

Forze agenti sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, calcolo del volume totale, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, stabilità del veicolo e baricentro, tipi di imballaggio e supporto del carico.

Principali categorie di merci bisognose di stivaggio, tecniche di ancoraggio e di stivaggio, uso delle cinghie di stivaggio, verifica dei dispositivi di stivaggio, uso delle attrezzature di movimentazione, montaggio e smontaggio delle coperture telate.

*Patenti di guida D, D+E, D1, D1+E*

1.5. 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, specificità del trasporto di determinati gruppi di persone (portatori di handicap, bambini).

<sup>(1)</sup> Decisione 85/368/CEE del Consiglio, del 16 luglio 1985, relativa alla corrispondenza delle qualifiche di formazione professionale tra gli Stati membri delle Comunità europee (GU L 199 del 31.7.1985, pag. 56).

1.6. Obiettivo: capacità di caricare il veicolo rispettando i principi di sicurezza e di corretta utilizzazione del veicolo.

Forze agenti sui veicoli in movimento, uso dei rapporti del cambio di velocità in funzione del carico del veicolo e delle caratteristiche stradali, calcolo del carico utile di un veicolo o di un complesso di veicoli, ripartizione del carico, conseguenze del sovraccarico assiale, stabilità del veicolo e baricentro.

## 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 (CEE) n. 3820/85 e (CEE) n. 3821/85; 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 permanente.

*Patenti di guida C, C+E, C1, C1+E*

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

Licenze per l'esercizio dell'attività, 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 vettura internazionale, attraversamento delle frontiere, commissionari di trasporto, documenti particolari di accompagnamento delle merci.

*Patenti di guida D, D+E, D1, D1+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 il traffico di clandestini.

Traffico di clandestini ed immigrazione illegale: 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, C1, C1+E*

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

L'autotrasporto rispetto agli altri modi 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, diversi trasporti specializzati (trasporti su strada con autocisterna, a temperatura controllata, ecc.), evoluzioni del settore (diversificazione dell'offerta, strada-ferrovia, subappalto ecc.).

*Patenti di guida D, D+E, D1, D1+E*

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

L'autotrasporto di persone rispetto ai diversi modi di trasporto di persone (ferrovia, autovetture private), diverse attività connesse all'autotrasporto di persone, 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 sia la frequenza di corsi sia 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 dev'essere di 280 ore.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno venti ore di guida individuale su un veicolo della pertinente categoria che soddisfi almeno i criteri dei veicoli d'esame definiti nella direttiva 91/439/CEE.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente è assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Ogni conducente può effettuare al massimo 8 ore delle 20 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure in un simulatore di alta qualità, per valutare il perfezionamento a una guida razionale improntata alle norme di sicurezza e, in particolare, per valutare il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno o della notte.

Per i conducenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, la durata della qualificazione iniziale è di 70 ore, di cui 5 ore 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 comporta almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati nell'elenco delle materie di cui alla sezione 1.

2.2. Opzione con esame.

Le autorità competenti degli Stati membri o l'entità da esse designata organizzano gli esami di teoria e di pratica specificati qui di seguito, 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 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 1.4, 1.5, 1.6, 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 soddisfano almeno i criteri dei veicoli d'esame definiti nella direttiva 91/439/CEE.

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 loro variare 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**

La qualificazione iniziale accelerata comporta l'insegnamento di tutte le materie comprese nell'elenco di cui alla sezione 1. La sua durata è di 140 ore.

L'aspirante conducente deve effettuare almeno dieci ore di guida individuale su un veicolo della pertinente categoria che soddisfi almeno i criteri dei veicoli d'esame definiti nella direttiva 91/439/CEE.

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente è assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Il conducente può effettuare un massimo di 4 delle 10 ore di guida individuale 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 loro variare in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'ora del giorno o della notte.

Per i conducenti di cui all'articolo 5, paragrafo 5, la durata della 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 sottopongono il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame comporta 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)**

Corsi obbligatori di formazione periodica sono organizzati da un centro di formazione autorizzato. La durata di tali corsi è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore.

## 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 seguenti condizioni:
- 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'analoga 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 DELLE COMUNITÀ EUROPEE DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE**

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

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

2. La carta si compone di due facciate:

la facciata 1 contiene:

- 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;
- b) la menzione (facoltativa) del nome dello Stato membro che rilascia la carta;
- c) la sigla distintiva dello Stato membro che rilascia la carta, stampata in negativo in un rettangolo blu e circondata da dodici stelle gialle; le sigle distintive sono le seguenti:

B:	Belgio	L:	Lussemburgo
DK:	Danimarca	NL:	Paesi Bassi
D:	Germania	A:	Austria
GR:	Grecia	P:	Portogallo
E:	Spagna	FIN:	Finlandia
F:	Francia	S:	Svezia
IRL:	Irlanda	UK:	Regno Unito
I:	Italia		

d) le informazioni specifiche della carta, 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 (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;
- 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 o sottocategorie di veicoli per i quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;

- e) la dicitura «modello delle Comunità europee» nella lingua o nelle lingue dello Stato membro che rilascia la carta e la dicitura «carta di qualificazione del conducente» nelle altre lingue della Comunità, stampate in blu in modo da costituire lo sfondo della carta:

tarjeta de cualificación del conductor

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

carta di qualificazione e formazione del conducente

kwalificatiekaart bestuurder

carta de qualificação de motorista

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare

- f) colori di riferimento:

— blu: Pantone Reflex blue,

— giallo: Pantone yellow.

La facciata 2 contiene:

- a) 9. le categorie o sottocategorie di veicoli per le quali il conducente risponde agli obblighi di qualificazione iniziale e di formazione periodica;
10. il codice comunitario di cui all'articolo 10 della presente direttiva;
11. uno spazio riservato allo Stato membro che rilascia la carta 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 (almeno delle rubriche 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5a, 5b e 10).

Lo Stato membro che desidera redigere tali rubriche in una lingua nazionale diversa da una delle lingue seguenti: danese, finlandese, francese, greco, inglese, italiano, olandese, portoghese, spagnolo, svedese e tedesco, redige una versione bilingue della carta usando una delle lingue succitate, fatte salve le altre disposizioni del presente allegato.

### 3. Sicurezza, compresa la protezione dei dati

I diversi elementi costitutivi della carta 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 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.

MODELLO DELLE COMUNITÀ EUROPEE DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE

Facciata 1

CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE STATO MEMBRO	
	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">6. FOTOGRAFIA</div>	1. 2. 3. 4a.                    4b. 4c.                    4d. 5a.                    5b. 7. 8.
9.	

Facciata 2

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;">11.</div> 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 8. Residenza 9. Categoria 10. Codice comunitario	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">9.</th> <th style="width: 50%;">10.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>C1</td><td></td></tr> <tr><td>C</td><td></td></tr> <tr><td>D1</td><td></td></tr> <tr><td>D</td><td></td></tr> <tr><td>C1E</td><td></td></tr> <tr><td>CE</td><td></td></tr> <tr><td>D1E</td><td></td></tr> <tr><td>DE</td><td></td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td colspan="2" style="height: 40px;"> </td></tr> </tbody> </table>	9.	10.	C1		C		D1		D		C1E		CE		D1E		DE					
9.	10.																						
C1																							
C																							
D1																							
D																							
C1E																							
CE																							
D1E																							
DE																							

## MOTIVAZIONI DEL CONSIGLIO

### I. INTRODUZIONE

Visto l'articolo 71 del trattato CE e nel quadro della procedura di codecisione in conformità dell'articolo 251 del trattato CE, il Consiglio ha definito la sua posizione comune sul progetto di direttiva sulla formazione professionale per l'esercizio dell'attività di autotrasporto di merci e passeggeri il 5 dicembre 2002.

Nell'adottare la sua posizione il Consiglio ha tenuto conto del parere del Parlamento europeo in prima lettura del 17 gennaio 2001 <sup>(1)</sup> e del parere del Comitato economico e sociale formulato l'11 luglio 2001 <sup>(2)</sup>. Il Comitato delle Regioni ha rinunciato al diritto di presentare un parere <sup>(3)</sup>.

Il progetto di direttiva mira ad introdurre una formazione obbligatoria iniziale e permanente per gli autotrasportatori. Secondo l'attuale normativa comunitaria solamente talune categorie di essi, corrispondenti a un numero relativamente ristretto di conducenti, devono essere titolari di un certificato di idoneità professionale conformemente alle norme sul livello minimo di formazione di alcuni conducenti di veicoli adibiti al trasporto su strada. D'altro lato, attualmente solo alcuni Stati membri richiedono una formazione obbligatoria dei conducenti. Nel complesso, la grande maggioranza degli autotrasportatori degli Stati membri presentemente esercitano la loro attività sulla base unicamente della patente di guida.

### II. ANALISI DELLA POSIZIONE COMUNE

Il Consiglio approva appieno l'obiettivo e i principi della proposta della Commissione. È favorevole all'istituzione di un sistema di formazione obbligatoria iniziale e periodica destinata agli autotrasportatori. A suo parere, considerando da un lato l'attuale situazione degli Stati membri e, dall'altro, sia la portata (categorie di conducenti interessati) del progetto di direttiva sia la natura della qualificazione e formazione da fornire in base a tale sistema, quest'ultimo creerà un considerevole valore aggiunto. Consentirà ai conducenti di meglio rispondere alle esigenze del proprio ambiente professionale e comporterà un miglioramento non solo della qualità del servizio, ma anche del livello di sicurezza stradale e della sicurezza del conducente stesso. Il sistema inoltre contribuirà all'armonizzazione delle condizioni sociali e di occupazione dei conducenti. Infine, il sistema di formazione dovrebbe parimenti aumentare l'attrattiva dell'attività di autotrasportatore per i giovani, dato che attualmente si registra una carenza nel mercato dell'occupazione.

Il Consiglio ha ritenuto ugualmente importante definire i meccanismi di attuazione del progetto di direttiva, tenendo al contempo conto delle caratteristiche specifiche degli Stati membri, e cioè, ove appropriato, degli attuali sistemi di formazione degli Stati membri che si sono dimostrati validi e, a livello più generale, del funzionamento del settore dei trasporti nei singoli Stati membri. È rimasto comunque inteso che i principi fondamentali alla base della proposta della Commissione per quanto riguarda la qualità e l'efficacia della formazione professionale da perseguire non possono in alcun modo essere pregiudicati. Questa impostazione ha condotto il Consiglio a introdurre, rispetto alla proposta iniziale della Commissione, alcuni nuovi e a volte sostanziali elementi nella sua posizione comune. In particolare, nel prevedere un sistema di qualificazione iniziale, gli Stati membri hanno attualmente la scelta tra due opzioni: frequenza di corsi e superamento di esami, oppure superamento di esami unicamente.

Gli elementi principali del progetto di direttiva sono inoltre i seguenti.

Quanto alla *portata*, il progetto di direttiva si applica a *tutti i conducenti che svolgono attività di trasporto stradale all'interno della Comunità* che utilizzano veicoli per i quali occorre una patente di guida (o una patente di guida riconosciuta equivalente) delle categorie C1, C1+E, C o C+E e D1, D1+E, D o D+E (definite nella direttiva 91/439/CEE). I cittadini degli Stati membri così come i cittadini dei paesi terzi dipendenti o impiegati da un'impresa stabilita in uno Stato membro rientrano nel campo di applicazione della direttiva.

<sup>(1)</sup> GU C 271 E del 7.11.2002, pag. 381.

<sup>(2)</sup> GU C 260 del 17.9.2001, pag. 90.

<sup>(3)</sup> Lettera del 15 ottobre 2001.

L'attività di guida è subordinata a un *obbligo di qualificazione iniziale e a un obbligo di formazione periodica*. Come sopra indicato, la posizione comune del Consiglio prevede pertanto un duplice sistema per quanto riguarda la qualificazione iniziale. Lo Stato membro può scegliere se imporre, ai fini della qualificazione iniziale, la frequenza di corsi obbligatori e il superamento di un esame, oppure unicamente il superamento di esami. Inoltre, a determinate condizioni, gli Stati membri possono prevedere un sistema di qualificazione iniziale accelerata, ovvero la possibilità per il conducente di seguire un corso di formazione iniziale accelerata obbligatoria, che comporta una durata più breve dei corsi ma la frequenza obbligatoria.

Un primo corso di formazione periodica deve essere frequentato nei cinque anni successivi rispettivamente alla data di rilascio del certificato riguardante la formazione iniziale o alla scadenza dei termini prescritti per taluni conducenti per far valere i loro diritti acquisiti. Successivamente a questa prima formazione periodica, il conducente deve seguire una formazione periodica ogni cinque anni. In base ai diritti di anteriorità, i conducenti titolari della patente di guida pertinente rilasciata da non oltre due o tre anni, a seconda del tipo di patente di guida, dopo la data definitiva di recepimento del presente progetto di direttiva nella normativa nazionale, sono esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale.

La proposta della Commissione prevedeva che il rilascio del certificato o dei certificati di formazione al conducente fosse corredato dell'apposizione di un codice comunitario sulla patente di guida. Tuttavia, poiché la frequenza di rinnovo della patente di guida del conducente può variare da uno Stato membro all'altro, il Consiglio ora propone, come alternativa all'apposizione del codice sulla patente di guida, che questa certificazione (come per la detenzione di un «certificato di idoneità professionale» o «CAP») figuri su una nuova «carta di formazione e qualificazione del conducente». In questo modo si evita che il rinnovo periodico della patente di guida coincida con i periodi e le scadenze cui deve conformarsi il conducente per rispettare le condizioni della qualificazione (iniziale) e della formazione (periodica). Entrambe le possibilità sono basate sul principio del reciproco riconoscimento da parte degli Stati membri.

Ulteriori modifiche introdotte nella posizione comune del Consiglio riguardano inter alia la terminologia e le definizioni, l'aggiunta di esenzioni dal campo di applicazione per i veicoli utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio, le età minime richieste per i conducenti, le date di recepimento e di entrata in vigore così come le corrispondenti date di abrogazione della direttiva 76/914/CEE e pertinenti articoli del regolamento (CEE) n. 3820/85.

### III. EMENDAMENTI DEL PARLAMENTO EUROPEO

Il Consiglio, dopo aver esaminato gli emendamenti proposti dal Parlamento europeo in prima lettura, ha rilevato che in gran parte questi emendamenti sono, nell'obiettivo e nello spirito, assai simili alle corrispondenti disposizioni della posizione comune del Consiglio. Pertanto, pur non potendo essere in grado di accettare la lettera della maggior parte di tali emendamenti (con l'eccezione dell'emendamento 15) — tra l'altro a causa della diversa impostazione assunta riguardo a taluni aspetti fondamentali (ad esempio il duplice sistema della formazione iniziale) — il Consiglio è del parere che il testo della posizione comune garantisca tutto sommato il conseguimento dell'obiettivo perseguito da tali specifici emendamenti. È questo il caso in particolare degli emendamenti 1, 3, 4, 6 (parzialmente), 7, 8, 9, 11, 12 (parzialmente), 14, 16, 17, 18, 20, 21, 24 e 43.

---