



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

7 luglio 2016 *

«Rinvio pregiudiziale — Trasporto — Direttiva 2003/59/CE — Obbligo di qualificazione iniziale — Articolo 4 — Diritti quesiti — Titolari di patenti di guida rilasciate prima delle date previste dall'articolo 4 — Esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale — Normativa nazionale che stabilisce un requisito ulteriore di previa formazione periodica di una durata di 35 ore per beneficiare di tale esenzione»

Nella causa C-447/15,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Krajský soud v Ostravě (corte regionale di Ostrava, Repubblica ceca), con decisione del 16 luglio 2015, pervenuta in cancelleria il 18 agosto 2015, nel procedimento

Ivo Muladi

contro

Krajský úřad Moravskoslezského kraje,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da D. Šváby (relatore), presidente di sezione, M. Safjan e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: A. Calot Escobar,

vista la fase scritta,

considerate le osservazioni presentate:

— per il governo ceco, da M. Smolek e J. Vlácil, in qualità di agenti;

— per la Commissione europea, da J. Hottiaux e Z. Malůšková, in qualità di agenti,

vista la decisione adottata, sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

* Lingua processuale: il ceco.

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 4 della 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 2003, L 226, pag. 4).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, il sig. Ivo Muladi e, dall'altro, il Krajský úřad Moravskoslezského kraje (autorità regionale della regione Moravia-Slesia, Repubblica ceca, in prosieguo: l'«autorità regionale»), in merito al rilascio di un certificato d'idoneità professionale come conducente.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

La direttiva 76/914/CEE

- 3 L'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della 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 1976, L 357, pag. 36), così dispone:

«1. Il livello minimo di formazione previsto all'articolo 5, paragrafo 1, lettera b), secondo trattino, del regolamento (CEE) n. 543/69, per i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di merci su strada, nonché al paragrafo 2, lettera c), del medesimo articolo, per i conducenti di veicoli adibiti al trasporto di viaggiatori su strada, è riconosciuto ad ogni persona che sia titolare di un'adeguata patente nazionale di guida ed abbia acquisito una formazione professionale almeno nelle materie elencate nell'allegato della presente direttiva.

(...)

3. Ogni Stato membro può imporre ai conducenti che effettuano trasporti nazionali sul suo territorio nonché ai conducenti che effettuano trasporti internazionali su veicoli da esso immatricolati di acquisire una formazione più ampia di quella prevista nell'allegato. Può trattarsi di una formazione già posta in essere nello Stato membro, ovvero di una formazione che lo Stato membro decide di istituire per il futuro».

- 4 Conformemente all'articolo 15, paragrafo 2, della direttiva 2003/59, la direttiva 76/914 è stata abrogata a decorrere dal 10 settembre 2009.

La direttiva 2003/59

- 5 I considerando 2, 4, 5, 7, 10, 11 e 14 della direttiva 2003/59 così recitano:

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

(...)

- (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.
- (...)
- (7) Per stabilire che il conducente rispetta i suoi obblighi, gli Stati membri dovrebbero rilasciare al conducente un certificato di idoneità professionale, in seguito denominat[o] "CAP", comprovante la sua qualificazione iniziale o la sua formazione periodica.
- (...)
- (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.
- (...)
- (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».
- 6 Intitolato «Campo di applicazione», l'articolo 1 della direttiva 2003/59 prevede quanto segue:
- «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».

7 L'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2003/59 prevede che «[l]'attività di guida, definita all'articolo 1, è subordinata ad un obbligo di qualificazione iniziale ed a un obbligo di formazione periodica».

8 Intitolato «Diritti acquisiti», l'articolo 4 di tale direttiva dispone quanto segue:

«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».
- 9 Gli articoli 5 e 6 della medesima direttiva riguardano le disposizioni applicabili alla qualificazione iniziale dei conducenti nonché al CAP comprovante tale formazione.
- 10 Gli articoli 7 e 8 della direttiva 2003/59 concernono le disposizioni applicabili alla formazione periodica dei conducenti nonché al CAP comprovante tale formazione.
- 11 Sotto il titolo «CAP comprovante la formazione periodica», l'articolo 8 di tale direttiva prevede, ai paragrafi da 1 a 4:

«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 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 devono seguire un corso di formazione periodica prima di riprendere l'esercizio della professione».

12 L'articolo 14 della medesima direttiva è così formulato:

«1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 10 settembre 2006. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

(...)

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 dal 10 settembre 2008,
- per quanto riguarda la qualificazione iniziale per la guida di veicoli delle patenti delle categorie C1, C1+E, C e C+E, a decorrere dal 10 settembre 2009.

(...)».

- 13 L'allegato I alla direttiva 2003/59, intitolato «Requisiti minimi della qualificazione e della formazione», enuncia, al primo comma della sezione 1, intitolata «Elenco delle materie», che «[l]e 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».
- 14 Intitolata «Obbligo di formazione periodica di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera b)», la sezione 4 di tale allegato prevede che la durata dei corsi obbligatori di formazione periodica è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore.

Il diritto ceco

- 15 Lo zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a změně některých zákonů (legge n. 247/2000 Coll., recante ottenimento e perfezionamento dell'idoneità professionale alla guida di veicoli a motore, che modifica la normativa precedente), del 30 giugno 2000 (in prosieguo: lo «ZZOZ»), entrato in vigore il 1° gennaio 2001, stabilisce l'obbligo di perfezionamento dell'idoneità professionale dei conducenti fino a sedici ore all'anno e il loro successivo esame.
- 16 L'articolo 52c, paragrafi 1 e 2, di tale legge prevede una procedura ordinaria di rilascio del certificato di idoneità professionale come conducente, subordinato alla prova del superamento dell'esame di idoneità professionale come conducente nei sei mesi anteriori alla presentazione della domanda.
- 17 Ai fini del recepimento della direttiva 2003/59, lo ZZOZ è stato modificato dalla legge n. 374/2007 Coll.
- 18 L'articolo II della legge n. 374/2007 Coll. così dispone:
- «1. I conducenti titolari di un valido [CAP] come conducente alla data dell'entrata in vigore della presente legge devono, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge e in ogni caso non dopo la scadenza del [CAP] come conducente, presentare richiesta scritta all'autorità municipale con competenza estesa per il rilascio di un certificato di idoneità professionale come conducente. L'autorità municipale con competenza estesa rilascia al conducente, sulla base di tale domanda, un certificato di idoneità professionale come conducente in forza dello [ZZOZ], come modificato dalla presente legge all'entrata in vigore di quest'ultima.
2. I [CAP] come conducente precedentemente rilasciati scadono decorsi 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge e, in ogni caso, alla data della loro scadenza.

3. L'autorità municipale con competenza estesa rilascia, in conformità allo [ZZOZ], come modificato dalla presente legge all'entrata in vigore di quest'ultima, un certificato di idoneità professionale come conducente ai conducenti che hanno superato l'esame conformemente alla pregressa normativa prima dell'entrata in vigore della presente legge e ai quali, alla data della suddetta entrata in vigore, essa non aveva rilasciato un [CAP] come conducente.

4. Ai conducenti che ottengono una patente di guida per la sottocategoria C1 entro il 10 settembre 2009, l'autorità municipale con competenza estesa rilascia, a fronte di richiesta scritta in tal senso, un certificato di idoneità professionale come conducente in forza dello [ZZOZ], come modificato dalla presente legge alla data di entrata in vigore di quest'ultima.

5. Ai conducenti che ottengono una patente di guida a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge e sino al 10 settembre 2008 per le categorie e le sottocategorie D1, D1+E, D o D+E, e sino al 10 settembre 2009 per le categorie e le sottocategorie C1+E, C o C+E, l'autorità municipale con competenza estesa rilascia, sulla base di una richiesta scritta, un certificato di idoneità professionale come conducente in forza dello [ZZOZ], come modificato dalla presente legge alla data di entrata in vigore di quest'ultima. Tale disposizione si applica anche ai conducenti che ottengono la patente di guida per le categorie e le sottocategorie sopra menzionate sino a sei mesi prima della data di entrata in vigore della presente legge e che non sono titolari di un valido [CAP] come conducente alla data dell'entrata in vigore della presente legge.

(...)

7. I conducenti ai quali è rilasciato un certificato di idoneità professionale come conducente conformemente ai paragrafi 1, 3, 4 e 5 sono soggetti alla formazione periodica in forza dello [ZZOZ], come modificato dalla presente legge all'entrata in vigore di quest'ultima. Non trova applicazione nei loro confronti l'obbligo di formazione iniziale ai sensi della presente legge».

- 19 L'articolo 48, paragrafi 4 e 5, dello ZZOZ, come modificato il 1° agosto 2011 dalla legge n. 133/2011 Coll., destinata in particolare a garantire il completo recepimento della direttiva 2003/59, prevede quanto segue:

«4. Il conducente che, dopo aver cessato di esercitare la propria professione, ricomincia ad esercitarla senza aver seguito la formazione periodica di cui all'articolo 48 deve, se intende guidare nuovamente un veicolo, per la guida del quale il conducente deve soddisfare l'obbligo di perfezionamento dell'idoneità professionale come conducente, seguire un corso di formazione periodica della durata di 35 ore (...).

5. Le disposizioni del paragrafo 4 si applicano, per analogia, anche ai conducenti che non sono stati in passato titolari di un certificato di idoneità professionale come conducente o di un documento attestante la capacità professionale emesso da un altro Stato membro dell'Unione europea in conformità con la normativa dell'Unione (...), anche se la patente di guida di categoria o sottocategoria C1, C1+E, C o C+E era stata loro rilasciata prima del 10 settembre 2009 e, in caso di patente di guida di categoria o sottocategoria D1, D1+E, D o D+E, prima del 10 settembre 2008».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 20 Il sig. Muladi è titolare di una patente di guida della categoria C dal 1984 e di una patente di guida della categoria D dal 1989.
- 21 Fino al 30 marzo 2008, il sig. Muladi era un esaminatore accreditato e poteva formare ed esaminare in conformità allo ZZOZ.

- 22 Il 14 marzo 2010, il sig. Muladi ha richiesto al Magistrát (autorità comunale) della città di Ostrava (Repubblica ceca) un certificato d'idoneità professionale come conducente affermando che, il 9 e 28 marzo 2008, si era lui stesso auto-esaminato per le categorie di patente di guida A, C e D, conformemente alla normativa applicabile e sosteneva, inoltre, di aver seguito una formazione di sedici ore che si era lui stesso impartito.
- 23 Il 3 giugno 2010, la sua richiesta è stata respinta in quanto egli non aveva fornito la prova del superamento dell'esame previsto dalla normativa anteriore alla legge n. 374/2007 Coll. nei sei mesi precedenti la presentazione di tale richiesta.
- 24 Il sig. Muladi ha proposto ricorso avverso tale decisione, che è stato respinto il 13 agosto 2010 dall'autorità regionale.
- 25 Con decisione del 23 febbraio 2012, il Krajský soud v Ostravě (Corte regionale di Ostrava, Repubblica ceca) ha annullato la decisione dell'autorità regionale del 13 agosto 2010. Successivamente, l'autorità regionale ha annullato la decisione del comune della città di Ostrava del 3 giugno 2010 e ha invitato quest'ultima ad adottare una nuova decisione, precisando che esso doveva esaminare il rispetto delle condizioni delle altre possibilità per il rilascio di un certificato di idoneità professionale come conducente.
- 26 Il 27 settembre 2012, il comune della città di Ostrava ha nuovamente respinto la domanda del sig. Muladi.
- 27 Tale decisione è stata confermata da una decisione dell'autorità regionale del 15 gennaio 2013, avverso la quale è diretto il ricorso di cui è investito il giudice del rinvio.
- 28 In tale contesto, quest'ultimo ritiene che il rilascio del CAP richiesto dal sig. Muladi non possa essere effettuato sul fondamento di nessuna delle tre basi giuridiche previste dal diritto nazionale, vale a dire l'articolo II, paragrafo 3, della legge n. 374/2007 Coll., l'articolo 52c dello ZZOZ e l'articolo 48, paragrafi 4 e 5, dello ZZOZ, come modificato dalla legge n. 133/2011 Coll.
- 29 Infatti, per quanto riguarda la prima base giuridica, tale giudice ritiene che essa non sia applicabile, poiché anche gli istruttori, come il sig. Muladi, dovevano sottoporsi a un esame e non potevano quindi auto-esaminarsi. Per quanto riguarda la seconda base giuridica, esso ritiene che il sig. Muladi non abbia fornito la prova del superamento dell'esame di idoneità professionale nei sei mesi precedenti la sua richiesta. Infine, per quanto riguarda la terza base giuridica, esso rileva che il sig. Muladi non ha fornito la prova della partecipazione a una formazione della durata di 35 ore.
- 30 Tuttavia, per quanto concerne quest'ultima base giuridica, il giudice del rinvio nutre dubbi in merito alla sua conformità al diritto dell'Unione. Al riguardo, esso ritiene che, benché né la direttiva 2003/59 né l'articolo 91 TFUE contengano un'autorizzazione per gli Stati membri ad adottare una normativa più restrittiva, tale facoltà deriverebbe dall'obiettivo di tale direttiva, che mira a stabilire requisiti minimi da rispettare nell'ambito della qualificazione iniziale e della formazione periodica dei conducenti. Esso precisa, al riguardo, che già prima del recepimento della direttiva 2003/59, in Repubblica ceca, una semplice patente di guida non era sufficiente per guidare i veicoli disciplinati da tale direttiva e che i conducenti erano tenuti a perfezionare la loro idoneità professionale secondo le modalità ricordate al punto 15 della presente sentenza. Tuttavia, esso rileva che una siffatta normativa potrebbe arrecare pregiudizio al legittimo affidamento dei conducenti nonché alla loro libertà professionale sancita dall'articolo 15 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea (in prosieguo: la «Carta»), ma altresì costituire un potenziale ostacolo alla libera circolazione delle persone e dei servizi nell'Unione europea.

- 31 Tenuto conto di quanto precede, il Krajský soud v Ostravě (Corte regionale di Ostrava) ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se le disposizioni dell'articolo 4 della direttiva 2003/59 ostino a una normativa nazionale che impone condizioni ulteriori per l'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale dei conducenti di determinati veicoli stradali per il trasporto di merci o di passeggeri».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

- 32 Il governo ceco sostiene che la questione sollevata dal Krajský soud v Ostravě (Corte regionale di Ostrava) è irricevibile in quanto il giudice del rinvio non precisa le disposizioni concrete di diritto ceco che violerebbero la direttiva 2003/59, fornisce una descrizione frammentaria dei fatti, senza descrivere più concretamente il quadro giuridico in cui è chiamato a pronunciarsi e le circostanze di fatto che sono essenziali al riguardo, e in quanto la questione sollevata non presenta manifestamente alcuna relazione con la soluzione della controversia di cui al procedimento principale, poiché essa è relativa all'obbligo di qualificazione iniziale ai sensi degli articoli 5 e 6 della direttiva 2003/59, mentre la controversia di cui al procedimento principale è relativa all'obbligo di seguire una formazione periodica ai sensi degli articoli 7 e 8 di tale direttiva.
- 33 A tale riguardo, occorre ricordare che, nell'ambito della collaborazione tra la Corte e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di pronunciare la propria sentenza sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, se la questione sollevata verte sull'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire. Il rifiuto di statuire su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti manifestamente che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non ha alcuna relazione con la realtà o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura teorica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (sentenza del 17 marzo 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, punto 17, e giurisprudenza ivi citata).
- 34 Nella fattispecie, la domanda di pronuncia pregiudiziale mostra chiaramente la relazione tra la richiesta interpretazione dell'articolo 4 della direttiva 2003/59 e la soluzione della controversia di cui è investito il giudice del rinvio. Infatti, quest'ultima implica che esso si chieda se, al momento dell'adozione della legge n. 374/2007 Coll., nel recepire la direttiva 2003/59, il legislatore ceco potesse prevedere condizioni ulteriori per il mantenimento dei diritti quesiti dei conducenti, diritti previsti da tale articolo e il cui beneficio è rivendicato dal ricorrente nel procedimento principale.
- 35 In modo simile, come emerge dai punti da 15 a 23 della presente sentenza, la decisione di rinvio fornisce una descrizione sufficientemente dettagliata sia del contesto in fatto sia del quadro giuridico della causa di cui al procedimento principale.
- 36 La questione pregiudiziale è quindi ricevibile.

Nel merito

- 37 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 4 della direttiva 2003/59 debba essere interpretato nel senso che esso osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il requisito di una previa formazione periodica della durata di 35 ore è imposto ai beneficiari dell'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale dei conducenti di determinati veicoli stradali per il trasporto di merci o di passeggeri, prevista da tale articolo, al fine di esercitare l'attività di guida di cui trattasi.
- 38 Al riguardo, occorre rilevare che, conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, primo comma, lettera b), della direttiva 2003/59, letto alla luce del considerando 14 di quest'ultima, i conducenti che beneficino dell'esenzione di qualificazione iniziale prevista dall'articolo 4 di tale direttiva sono autorizzati, su tale fondamento, a esercitare l'attività di guida durante il periodo che va fino al controllo della loro prima formazione periodica. Tale periodo è stabilito dagli Stati membri, conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, di tale direttiva, ma non può essere né inferiore a tre anni, né superiore a sette anni a decorrere dalle date di cui all'articolo 14, paragrafo 2, della medesima direttiva, ossia il 10 settembre 2008 per i titolari di una patente di guida di una delle categorie D1, D1+E, o D, D+E o di una patente riconosciuta equivalente, ovvero il 10 settembre 2009 per i titolari di una patente di guida di una delle categorie C1, C1+E o C, C+E o di una patente riconosciuta equivalente.
- 39 Emerge altresì dall'allegato I alla direttiva 2003/59, intitolato «Requisiti minimi della qualificazione e della formazione», letto alla luce del considerando 10 di tale direttiva, che quest'ultima attua un'armonizzazione minima delle disposizioni nazionali relative alla qualificazione iniziale nonché alla formazione periodica dei conducenti di determinati veicoli stradali per trasporto di merci o di passeggeri.
- 40 Pertanto, gli Stati membri non sono privati della facoltà di imporre ai conducenti di cui all'articolo 4 della direttiva 2003/59 condizioni ulteriori al fine di esercitare l'attività di guida di determinati veicoli stradali per il trasporto di merci o di passeggeri.
- 41 Per quanto riguarda più precisamente l'articolo 4 di tale direttiva, in combinato disposto con l'articolo 14, paragrafo 2, di quest'ultima, in forza del quale, ai fini della garanzia dei diritti quesiti, i detentori di determinate categorie di patenti di guida beneficino, a titolo transitorio, di un'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale, esso deve essere inteso come limitato a effettuare un'armonizzazione minima delle disposizioni nazionali.
- 42 Peraltro, sarebbe contrario alla sistematica della direttiva 2003/59 che gli Stati membri, ancorché possano imporre requisiti ulteriori riguardanti l'obbligo di qualificazione iniziale, non possano stabilire condizioni ulteriori riguardanti l'esenzione da tale medesimo obbligo.
- 43 Secondo costante giurisprudenza della Corte, un'armonizzazione minima non impedisce agli Stati membri di mantenere o adottare misure più restrittive, purché tuttavia queste ultime non siano tali da compromettere seriamente il risultato prescritto dalla direttiva di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza del 23 novembre 2006, Lidl Italia, C-315/05, EU:C:2006:736, punto 48) e che esse siano conformi al trattato FUE (v., in tal senso, sentenze del 23 aprile 2009, Scarpelli, C-509/07, EU:C:2009:255, punto 24; del 10 settembre 2009, Commissione/Belgio, C-100/08, non pubblicata, EU:C:2009:537, punto 70; del 1° marzo 2012, Akyüz, C-467/10, EU:C:2012:112, punto 53, e del 25 aprile 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, punto 60).
- 44 A quest'ultimo riguardo, misure di tal genere possono risultare giustificate, malgrado il loro effetto restrittivo, se rispondono a esigenze imperative di interesse generale, se sono idonee a garantire il conseguimento dello scopo perseguito e se non eccedono quanto necessario per il suo raggiungimento (v., in tal senso, sentenza del 25 aprile 2013, Jyske Bank Gibraltar, C-212/11, EU:C:2013:270, punto 60).

- 45 Occorre dunque valutare se sia giustificata una condizione, come quella richiesta dalla normativa di cui al procedimento principale, che impone, ai fini del rilascio del CAP come conducente, oltre al possesso, previsto dalla direttiva 2003/59, di una patente della categoria D1, D1+E o D, D+E o equivalente, rilasciata prima del 10 settembre 2008, o di una patente C1, C1+E o C, C+E o equivalente, rilasciata prima del 10 settembre 2009, la partecipazione a un previo corso di formazione periodica della durata di 35 ore.
- 46 È pacifico che detta condizione concorre a garantire la qualità dei conducenti nonché a rafforzare la sicurezza stradale e quella dei conducenti, obiettivi di cui ai considerando 4 e 5 della direttiva 2003/59.
- 47 Inoltre, un siffatto ulteriore requisito non può essere considerato eccedente quanto necessario per conseguire tali obiettivi.
- 48 Al riguardo, occorre innanzitutto rilevare che esso si applica solamente alle persone che non erano titolari di un certificato di idoneità professionale o di un certificato equivalente e, quindi, che non avevano esercitato o non esercitavano più la professione di conducenti e non erano, di conseguenza, sottoposti all'obbligo di perfezionamento annuale previsto dallo ZZÖZ.
- 49 Per quanto riguarda il suo oggetto, poi, una disposizione come quella di cui trattasi nel procedimento principale impone un requisito simile a quello contenuto all'articolo 8, paragrafo 2, lettera b), della direttiva 2003/59, in combinato disposto con la sezione 4 dell'allegato I a tale direttiva, in forza del quale i conducenti che hanno ottenuto il loro CAP sul fondamento dell'articolo 4 della direttiva 2003/59 devono seguire una prima formazione di 35 ore, in linea di principio, nei cinque anni successivi al 10 settembre 2008 per i titolari di patenti D1, D1 + E o D, D + E o equivalente, e al 10 settembre 2009 per i titolari di patenti C1, C1 + E o C, C + E o equivalente.
- 50 Inoltre, non si può ritenere che essa pregiudichi i diritti quesiti dei conducenti, dal momento che, da un lato, la direttiva 76/914, abrogata e sostituita dalla direttiva 2003/59, prevedeva, all'articolo 1, paragrafo 3, la possibilità per gli Stati membri di richiedere una formazione più ampia di quella prevista dall'allegato a tale prima direttiva al fine di ottenere il CAP e che, dall'altro, come rilevato dal giudice del rinvio, la normativa ceca, già prima del recepimento della direttiva 2003/59 con la legge n. 374/2007 Coll., prevedeva, nello ZZÖZ, che il possesso di una patente di guida idonea non era sufficiente per guidare i veicoli disciplinati dalla direttiva in questione e che, come emerge dal punto 15 della presente sentenza, i conducenti di tali veicoli erano tenuti a perfezionare la propria idoneità alla guida mediante formazioni annuali.
- 51 Infine, un requisito ulteriore, come quello imposto dalla normativa di cui al procedimento principale non viola l'articolo 15 della Carta. Infatti, conformemente all'articolo 52, paragrafo 2, della Carta, determinate restrizioni possono essere apportate ai diritti garantiti da detto articolo a condizione che tali restrizioni, rispondano effettivamente agli obiettivi d'interesse generale perseguiti dall'Unione e non costituiscano, rispetto allo scopo perseguito, un intervento sproporzionato e inaccettabile tale da ledere la sostanza stessa dei diritti così garantiti (v., in tal senso, sentenze del 30 giugno 2005, *Alessandrini e a./Commissione*, C-295/03 P, EU:C:2005:413, punto 86 e giurisprudenza ivi citata, nonché del 4 luglio 2013, *Gardella*, C-233/12, EU:C:2013:449, punto 39). Orbene, come rilevato al punto 47 della presente sentenza, una normativa come quella di cui al procedimento principale soddisfa tali requisiti.
- 52 In tale contesto, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 4 della direttiva 2003/59 deve essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il requisito di una previa formazione periodica della durata di 35 ore è imposto ai beneficiari dell'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale dei conducenti di determinati veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri, prevista da tale articolo, per esercitare l'attività di guida in questione.

Sulle spese

- 53 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 4 della 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, deve essere interpretato nel senso che esso non osta a una normativa nazionale, come quella di cui al procedimento principale, in forza della quale il requisito di una previa formazione periodica della durata di 35 ore è imposto ai beneficiari dell'esenzione dall'obbligo di qualificazione iniziale dei conducenti di determinati veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o di passeggeri, prevista da tale articolo, per esercitare l'attività di guida in questione.

Firme