COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 12.7.2012
COM(2012) 385 final

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

sull'attuazione della direttiva 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri

INDICE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI sull'attuazione della direttiva 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri 4

1. Informazioni generali 3

1.1. Introduzione 3

1.2. Direttiva 2003/59/CE — elementi di base....3

1.3. Recepimento della direttiva 2003/59/CE....3

2. Attuazione della direttiva 2003/59/CE 4

2.1. Campo di applicazione della direttiva – articolo 1 4

2.2. Deroghe - articolo 2 4

2.3. Qualificazione e formazione — articolo 3 5

2.3.1. Qualificazione iniziale obbligatoria 5

2.3.1.1. Opzione che prevede sia la frequenza di corsi che un esame 5

2.3.1.2. Opzione con esami 6

2.3.1.3. Qualificazione iniziale accelerata....7

2.3.2. Obbligo di formazione periodica....7

2.3.3. Organizzazione della formazione....7

2.3.4. Approvazione dei centri di formazione 7

2.4. Diritti acquisiti — articolo 4 8

2.5. Qualificazione iniziale — articolo 5 8

2.6. CAP comprovante la qualificazione iniziale — articolo 6 10

2.7. Formazione periodica — articolo 7....11

2.8. CAP comprovante la formazione periodica — articolo 8 11

2.9. Luogo di svolgimento della formazione — articolo 9....12

2.10. Codice comunitario — articolo 10 12

2.11. Requisiti minimi della qualificazione e della formazione — allegato I 13

3. Conclusioni e raccomandazioni....14

3.1. Valutazione generale dell'attuazione della direttiva 2003/59/CE 14

3.2. Principali aspetti da migliorare e raccomandazioni....14

Allegato....16

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSIGLIO, AL COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO E AL COMITATO DELLE REGIONI

sull'attuazione della direttiva 2003/59/CE in materia di qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri

1. INFORMAZIONI GENERALI

1.1. Introduzione

Ai sensi dell'articolo 13 della direttiva 2003/59/CE[1], la Commissione è tenuta a presentare una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni che contiene una prima valutazione dell'attuazione della direttiva, in particolare per quanto riguarda l'equivalenza dei vari sistemi di qualificazione iniziale, di cui all'articolo 3, nonché la loro efficienza.

La presente relazione si basa sulle risposte fornite dagli Stati membri e dalla Norvegia a un questionario distribuito alle autorità nazionali nel febbraio 2011.

La maggior parte degli Stati membri hanno fornito risposte complete alle domande trasmesse. Tuttavia, alcuni non erano in possesso di tutti i dati necessari per fornire tutte le informazioni.

1.2. Direttiva 2003/59/CE — elementi di base

La direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di autocarri o autobus è stata adottata per garantire un livello comune di formazione per questi conducenti al fine di migliorare la sicurezza stradale in Europa.

Essa stabilisce l'obbligo di qualificazione iniziale e di formazione periodica per i conducenti professionisti che sono cittadini di Stati membri o che lavorano per un'impresa con sede nell'Unione europea. Queste misure intendono garantire che i conducenti professionisti siano in possesso delle qualifiche necessarie per guidare i veicoli. La qualifica iniziale e la formazione continua sono attestate da un certificato rilasciato ai conducenti, denominato certificato di idoneità professionale (CAP).

La formazione è organizzata da centri di formazione riconosciuti dagli Stati membri.

1.3. Recepimento della direttiva 2003/59/CE

Ai sensi dell'articolo 14, il termine per il recepimento della direttiva è scaduto il 10 settembre 2006.

[1] GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4, modificata.

Il termine per l'attuazione della qualificazione iniziale è scaduto il 10 settembre 2008 per i conducenti titolari di una patente di guida di categoria D1, D1 + E, D o D + E (autobus) e il 10 settembre 2009 per i conducenti titolari di una patente di guida di categoria C1, C1 + E, C o C + E (autocarro).

Tutti gli Stati membri hanno recepito e attuato la direttiva.

2. ATTUAZIONE DELLA DIRETTIVA 2003/59/CE

2.1. Campo di applicazione della direttiva – articolo 1

La direttiva si applica all'"attività di guida" dei conducenti che sono cittadini di uno Stato membro o di paesi terzi dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro, e che utilizzano veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C o D.

Si calcola che la direttiva riguardi i conducenti di circa sei milioni di veicoli in Europa[2].

I dati relativi al numero di conducenti di paesi terzi sono incompleti o insufficienti. Se disponibili, nella maggior parte dei casi i numeri sono molto bassi rispetto al totale dei conducenti[3].

Nella maggior parte degli Stati membri, i certificati di idoneità professionale comprovanti la qualificazione iniziale rilasciati per i titolari di patenti di guida di categoria C sono più comuni di quelli rilasciati per i titolari di patenti di guida di categoria D.

2.2. Deroghe - articolo 2

La direttiva esclude varie categorie di conducenti dal suo campo di applicazione[4].

La maggioranza degli Stati membri applica integralmente le deroghe di cui all'articolo 2. Tuttavia, la Romania non applica le deroghe di cui all'articolo 2, lettere e), f) e g). La

---

2 Secondo la valutazione d'impatto, "On measures enhancing the effectiveness and efficiency of the tachograph system" (Misure volte a rafforzare l'efficacia e l'efficienza del sistema del tachigrafo), SEC 2011 (948) - DG MOVE.

3 Alcune stime fornite dalle autorità nazionali: 510 su 15 000 in Ungheria, 100-200 su 11 000 in Polonia, 190 su 3 042 in Portogallo, 185 su 9 571 in Romania, 24 su 9 638 in Slovacchia, 23 su 10 136 nel Regno Unito, nessuno su 8 606 in Bulgaria e 3 su 615 in Lituania.

4 Ai sensi dell'articolo 2, la 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 miglioramento tecnico, riparazione o manutenzione, e veicoli nuovi o trasformati non ancora messi 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.

Norvegia applica tutte le deroghe tranne quella di cui alla lettera f): "veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini privati e non commerciali".

Ai sensi dell'articolo 2, lettera g), "la presente direttiva non si applica ai conducenti dei veicoli che trasportano materiale o attrezzature utilizzati dal conducente nell'esercizio della sua attività, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente". Per alcune categorie di conducenti[5] (per esempio, conducenti di gru, di veicoli che trasportano macchinari agricoli guasti, ecc.), l'attuazione di questa deroga ha portato a interpretazioni divergenti: i conducenti in questione chiedono la deroga, ma le pubbliche amministrazioni desiderano ancora includerli nel campo di applicazione della direttiva. Sarebbe utile disporre di orientamenti per chiarire la questione.

2.3. Qualificazione e formazione — articolo 3

Ai sensi dell'articolo 3, l'attività di guida è subordinata ad un obbligo di qualificazione iniziale e di formazione periodica.

La sezione 1 dell'allegato 1 descrive le materia da trattare durante la formazione.

Le materie sono organizzate intorno a tre temi principali: "Perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza", "Applicazione della normativa" e "Salute, sicurezza stradale e sicurezza ambientale, servizi, logistica".

Questi temi sono organizzati in obiettivi sulla base della patente di guida cui si riferiscono.

2.3.1. Qualificazione iniziale obbligatoria

Gli Stati membri sono tenuti a istituire un sistema di qualificazione iniziale che preveda o la frequenza di corsi con un esame o un modulo teorico ed una prova pratica.

2.3.1.1. Opzione che prevede sia la frequenza di corsi che un esame

Nel primo caso, la qualificazione iniziale deve comprendere un corso che copra tutte le materie elencate nella sezione 1 dell'allegato 1. L'aspirante conducente deve effettuare almeno 20 ore di guida individuale su un veicolo che soddisfi i criteri dei veicoli d'esame definiti nella direttiva 91/439/CEE[6]. La durata della formazione è di 280 ore. Va sottolineato che tale formazione non può essere combinata con la formazione per altri tipi di qualifiche (ad esempio, trasporto di merci pericolose).

Al termine della formazione, le autorità competenti sottopongono il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame comporta almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati per le materie riportate nella sezione 1 dell'allegato 1.

---

[5] Queste informazioni non sono tratte dal questionario restituito dagli Stati membri, ma sono state trasmesse alla Commissione da alcune autorità nazionali.

[6] GU L 237 del 24.8.1991, pag. 1.

2.3.1.2. Opzione con esami

In base alla seconda opzione, le autorità competenti organizzano esami teorici e pratici per accertare che l'aspirante conducente possieda il livello di conoscenze richiesto dalla sezione 1 dell'allegato 1 per le materie e gli obiettivi indicati.

Come previsto al punto 2.2 dell'allegato I, l'esame teorico consta di almeno due prove: domande a scelta multipla, domande a risposta diretta o una combinazione delle due, e studi di casi. La durata minima dell'esame di teoria è di quattro ore.

L'esame pratico consta di due parti: una prova di guida di 90 minuti per valutare il perfezionamento per una guida razionale sulla base delle norme di sicurezza, e una prova pratica per accertare almeno la capacità di caricare il veicolo (patenti di guida di categoria C e D), la capacità di garantire il comfort e la sicurezza dei passeggeri (categoria D), la capacità di prevenire la criminalità (categorie C e D), la capacità di prevenire i rischi fisici (categorie C e D) e la capacità di valutare le situazioni d'emergenza (categorie C e D).

La durata minima di questa prova è di 30 minuti.

Quindici Stati membri e la Norvegia hanno scelto di combinare un corso di formazione e un esame, mentre 11 Stati membri applicano esami teorici e pratici. La Germania ha recepito entrambe le opzioni nella normativa nazionale, lasciando al conducente la facoltà di scegliere (tabella 1).

Tabella 1 — Il sistema di qualificazione iniziale negli Stati membri e in Norvegia

Solo esami	**Austria, Belgio, Cipro, Grecia, Irlanda, Lettonia, Malta, Paesi Bassi, Portogallo, Romania, Regno Unito**
Corso ed esame	**Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Ungheria, Italia, Lituania, Lussemburgo, Norvegia, Polonia, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia**
Entrambi	**Germania**

Gli Stati membri collaborano con diverse organizzazioni che conservano i dati riguardanti la qualificazione iniziale e la formazione periodica, quali autorità nazionali e regionali[7], amministrazioni[8], agenzie[9], direzioni[10], ministeri interessati ai trasporti e alla sicurezza stradale[11], imprese pubbliche[12] e centri specializzati istituiti a tal fine[13].

7 Austria, Danimarca, Germania, Ungheria, Irlanda, Romania.
8 Norvegia.
9 Finlandia, Svezia.
10 Grecia, Italia, Lettonia.
11 Cipro, Repubblica ceca, Lussemburgo, Polonia.
12 Lituania
13 Slovenia

2.3.1.3. Qualificazione iniziale accelerata

La qualificazione iniziale può essere accelerata, grazie a un corso obbligatorio di 140 ore e a una prova, e certificata dal rilascio del CAP.

Ogni partecipante deve guardare per almeno dieci ore individualmente.

Al termine della formazione, le autorità competenti sottopongono il conducente a un esame scritto oppure orale. L'esame comporta almeno una domanda per ciascuno degli obiettivi indicati per le materie di cui alla sezione 1 dell'allegato 1.

La qualificazione iniziale accelerata, che resta facoltativa, è offerta da 19 Stati membri e dalla Norvegia (cfr. la tabella 2).

Tabella 2 — Qualificazione iniziale accelerata negli Stati membri e in Norvegia

Stati membri che offrono la qualificazione iniziale accelerata	Belgio, Bulgaria, Repubblica ceca, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Ungheria, Italia, Lituania, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Romania, Slovacchia, Slovenia, Spagna, Svezia e Norvegia
Stati membri che non offrono la qualificazione iniziale accelerata	Austria, Cipro, Grecia, Irlanda, Lettonia, Malta, Paesi Bassi e Regno Unito

Ai sensi della direttiva, uno Stato membro può anche autorizzare il conducente a guidare nel proprio territorio prima di aver ottenuto il CAP.

2.3.2. Obbligo di formazione periodica

Gli Stati membri sono tenuti a istituire un sistema di formazione periodica basato sulla frequenza obbligatoria di corsi, certificata dal rilascio del CAP.

2.3.3. Organizzazione della formazione

La formazione è fornita generalmente da scuole guida, ma anche da organismi senza scopo di lucro, scuole professionali, istituti professionali, scuole superiori[14] o scuole secondarie[15].

In alcuni Stati membri[16] la formazione è in parte finanziata dal settore pubblico.

2.3.4. Approvazione dei centri di formazione

Ai sensi della sezione 5 dell'allegato 1, i centri di formazione che forniscono la qualificazione iniziale e la formazione periodica devono essere autorizzati dalle autorità competenti degli Stati membri. L'autorizzazione è concessa solo su richiesta scritta. La domanda deve essere

[14] Questo avviene, ad esempio, in Bulgaria.

[15] In Svezia, per esempio.

[16] Oltre al Lussemburgo, dove la formazione iniziale è finanziata dal settore pubblico, in vari Stati membri le agenzie nazionali per l'impiego forniscono vari tipi di finanziamento per la formazione.

accompagnata da documenti relativi al programma di formazione e ai metodi pedagogici; qualifiche degli istruttori; sedi di svolgimento dei corsi e parco veicoli utilizzato e il numero di partecipanti.

L'autorità competente rilascerà l'autorizzazione per iscritto purché la formazione sia impartita conformemente ai documenti che corredano la domanda.

Ha la facoltà di inviare rappresentanti autorizzati ad assistere ai corsi di formazione.

2.4. Diritti acquisiti — articolo 4

La direttiva esonera dall'obbligo di ottenere la qualificazione iniziale i titolari di una patente di guida di categoria D rilasciata prima del settembre 2008 e i titolari di una patente di guida di categoria C rilasciata prima del settembre 2009.

Non sono state segnalate particolari difficoltà a proposito del riconoscimento dei diritti acquisiti dei conducenti nazionali e stranieri da parte delle autorità preposte all'attuazione.

Le amministrazioni nazionali hanno fornito informazioni al sistema di applicazione, per esempio, diffondendo la direttiva e le leggi di recepimento, organizzando una formazione ad hoc nonché riunioni con funzionari di polizia, inviando lettere e atti amministrativi e pubblicando guide su Internet. In alcuni Stati membri la normativa è stata pubblicata a fini di consultazione pubblica e la polizia è stata uno degli organismi consultivi nel processo di consultazione[17]. Inoltre, l'autorità preposta all'esecuzione in Romania e Norvegia corrisponde all'organismo che rilascia il CAP.

Le autorità responsabili dell'applicazione hanno a disposizione numerosi strumenti per verificare i diritti acquisiti dei conducenti nazionali e stranieri, in particolare controllando la data di rilascio della patente o la sua autenticità. Possono anche contattare l'autorità emittente o consultare, se del caso, la banca dati contenente i dati per la qualifica iniziale e la formazione continua.

Secondo gli Stati membri, questo aspetto della direttiva non crea alcun problema di fondo. Tuttavia, subentra una difficoltà quando la patente è rinnovata e non mostra più la data in cui è stata rilasciata per la prima volta. Vi è incertezza anche su come far rispettare le norme, in quanto l'attuazione della direttiva ha raggiunto fasi diverse nei vari Stati membri e in Norvegia. Questa situazione riguarda solo alcuni conducenti ed è facilmente risolta mediante lo scambio diretto di informazioni fra le autorità nazionali.

2.5. Qualificazione iniziale — articolo 5

La direttiva stabilisce l'età minima per poter condurre veicoli per il trasporto di passeggeri o di merci, in base a vari criteri quali la categoria della patente di guida, la durata della formazione per ottenere la qualificazione iniziale e la distanza percorsa.

[17] Malta e Norvegia.

Tabella 3 — Sintesi delle disposizioni relative alla qualificazione iniziale per i nuovi conducenti (art. 5)

Veicolo	**Categoria di patente di guida necessaria**	**CAP richiesto**	**Età**
Trasporto di merci	C — C+E	Normale	18
	C1 — C1+E	Accelerato	18
	C — C+E	Accelerato	21
Trasporto di persone	D — D+E Per servizi di linea con percorrenza ≤ 50 km	Normale	18 Sul loro territorio
		Accelerato	21
	D — D+E	Normale	21
			20 sul loro territorio. Può essere ridotta a 18 quando vi sono passeggeri.
		Accelerato	23
	D1 — D1+E	Normale	18 Sul loro territorio
		Accelerato	21

Il conseguimento di una qualificazione iniziale non è subordinato al possesso della patente di guida corrispondente.

Pertanto, in 13 Stati membri e in Norvegia[18] la qualificazione iniziale può essere abbinata a corsi di formazione, per ottenere la patente di guida (cfr. tabella 4).

[18] La Norvegia impone agli aspiranti conducenti di aver raggiunto un certo livello del programma per il conseguimento della patente di guida prima di iniziare il programma per la qualificazione iniziale.

Tabella 4 — Combinazione della formazione per il conseguimento della patente di guida di categoria C o D e della qualificazione iniziale negli Stati membri e in Norvegia

Stati membri che combinano la formazione per il conseguimento della patente di guida di categoria C o D e la qualificazione iniziale	Austria, Belgio, Danimarca, Estonia, Germania, Grecia, Irlanda, Lettonia, Lituania, Malta, Paesi Bassi (in parte), Norvegia, Svezia, Regno Unito
Stati membri che non combinano la formazione per il conseguimento della patente di guida di categoria C o D e la qualificazione iniziale	Bulgaria, Repubblica ceca, Finlandia, Francia, Ungheria, Italia, Lussemburgo, Polonia, Portogallo, Romania, Slovenia, Slovacchia, Spagna

Alcuni Stati membri che combinano la formazione per la patente di guida e la qualificazione iniziale hanno scelto di combinare la formazione per la patente di guida di categoria C e D sia con la qualificazione iniziale che con la qualificazione iniziale accelerata, mentre altri richiedono agli aspiranti conducenti di aver raggiunto un certo livello di avanzamento nel programma di formazione per il conseguimento della patente di guida prima di iniziare quella per la qualificazione iniziale.

La maggior parte degli Stati membri non autorizza il rilascio del CAP prima del conseguimento della patente di guida corrispondente. Tuttavia, il Belgio autorizza questa formazione combinata, l'Austria richiede soltanto il superamento dell'esame di teoria e la Lituania impone al conducente di essere in possesso di una patente di guida di categoria B. Anche se, in generale, la Norvegia richiede il possesso di una patente di guida prima del rilascio del CAP,esonera i conducenti dall'obbligo di seguire un apprendistato o un tirocinio professionale.

2.6. CAP comprovante la qualificazione iniziale — articolo 6

Gli Stati membri rilasciano il CAP ai conducenti che hanno partecipato alla formazione e hanno superato la prova o che hanno superato le prove teoriche e pratiche, a seconda dell'opzione prescelta.

Se uno Stato membro ha scelto l'opzione che prevede un corso di formazione e un esame o la qualificazione iniziale accelerata, il corso di formazione deve contemplare le materie elencate nella sezione 1 dell'allegato 1 della direttiva. È seguito da un esame scritto oppure orale.

Se uno Stato membro sceglie soltanto gli esami, i conducenti devono superare le prove teoriche e pratiche, come descritto al punto 2.2 dell'allegato I.

Gli Stati membri non hanno segnalato difficoltà per quanto riguarda l'attuazione di tale articolo.

2.7. Formazione periodica — articolo 7

La formazione periodica deve consentire ai conducenti di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento delle loro funzioni. Serve ad approfondire e a rivedere alcune delle materie di cui alla sezione 1 dell'allegato I.

La durata della formazione periodica è di 35 ore ogni cinque anni, suddivise in sessioni di almeno sette ore, come menzionato nella sezione 4 dell'allegato I.

La maggior parte degli Stati membri consente ai conducenti di seguire sessioni di sette ore. Tuttavia, fissano prescrizioni specifiche soprattutto per quanto riguarda la scadenza entro cui le 35 ore di formazione devono essere completate.

Per alcuni Stati membri il periodo può essere di 12, 6 o 3 mesi o anche una settimana[19]. Altri Stati membri hanno inoltre specificato il numero di sessioni di sette ore in cui la formazione è suddivisa: per esempio, due sessioni di sette ore, due moduli distinti di 3 giorni di formazione per sette ore e 2 giorni di formazione per 7 ore, 5 giorni consecutivi o due sessioni di 3 e 2 giorni rispettivamente[20], ecc.

2.8. CAP comprovante la formazione periodica — articolo 8

Gli Stati membri rilasciano il CAP ai conducenti che hanno completato la formazione periodica.

I nuovi conducenti devono seguire la formazione periodica entro cinque anni dal conseguimento del CAP per la qualificazione iniziale. I conducenti titolari di diritti acquisiti devono rispettare il calendario fissato dai rispettivi Stati membri.

La direttiva esonera dall'obbligo di ottenere la qualificazione iniziale i titolari di una patente di guida di categoria D rilasciata prima del settembre 2008 e i titolari di una patente di guida di categoria C rilasciata prima del settembre 2009. Per i conducenti che usufruiscono di questi diritti acquisiti, gli Stati membri hanno adottato dei calendari nazionali che fissano il termine per il completamento della prima fase di formazione periodica al 2015 (categoria D) e al 2016 (categoria C).

È stato concordato il riconoscimento reciproco dei periodi transitori approvati dagli Stati membri[21]. Di conseguenza, fino alla scadenza del 2015 (categoria D) e del 2016 (categoria C), i conducenti non devono essere sanzionati negli Stati membri se non hanno completato la formazione periodica.

Gli Stati membri hanno scelto criteri diversi per definire i loro calendari nazionali per la formazione periodica dei conducenti che usufruiscono di diritti acquisiti. Per esempio, possono fare riferimento alla data di rilascio o di scadenza della patente di guida, alla data di nascita o all'età del conducente oppure al numero della patente di guida.

---

19 Danimarca, Norvegia, Francia e Lettonia.

20 Rispettivamente Lussemburgo, Romania e Francia.

21 Nel corso della riunione del comitato del 27 maggio 2009 è stato raggiunto un accordo. Una nota pubblicata dai servizi della Commissione è stata distribuita a tutti i membri del comitato per informazione.

I calendari nazionali sono inclusi nell'allegato.

2.9. Luogo di svolgimento della formazione — articolo 9

I conducenti che sono cittadini di uno Stato membro dell'UE devono ottenere la qualificazione iniziale nello Stato membro in cui risiedono abitualmente, mentre i conducenti che sono cittadini di paesi terzi devono ottenerla nello Stato membro di stabilimento del loro datore di lavoro o nello Stato membro in cui hanno ottenuto un permesso di lavoro.

I conducenti devono seguire i corsi di formazione periodica nello Stato membro in cui risiedono abitualmente o lavorano.

La maggior parte degli Stati membri richiedono un certificato o una prova delle attività di formazione svolte[22] prima di riconoscere i corsi di formazione seguiti dai conducenti che cambiano paese di residenza o di lavoro.

Gli Stati membri non hanno segnalato difficoltà per quanto riguarda l'attuazione di tale articolo. Tuttavia, in alcuni casi isolati non sempre riconoscono la formazione precedente seguita parzialmente in un altro Stato membro ma solo quella completata sul loro territorio.

2.10. Codice comunitario — articolo 10

Le autorità competenti appongono il codice 95, che serve come prova di conformità ai requisiti in materia di formazione, sulla patente di guida o su una carta di qualificazione distinta del conducente.

13 Stati membri hanno scelto di apporre il codice sulla carta di qualificazione del conducente e 12 gli Stati membri sulla patente di guida. In Finlandia le due opzioni sono possibili, mentre in Lussemburgo il codice è indicato sulla patente di guida e anche sulla carta solo per i conducenti non residenti.

La Norvegia indica il codice 95 sul certificato di idoneità professionale. In futuro sarà riportato anche sulla patente di guida (tabella 5).

[22] In Lussemburgo, il Ministro dei trasporti decide caso per caso, tenendo conto del parere della commissione responsabile presso il Ministero per lo sviluppo sostenibile e le infrastrutture. A Malta, le autorità effettuano un controllo e scambiano dati con le autorità competenti dello Stato membro del conducente.

Tabella 5 — Codice 95

Stati membri che indicano il codice 95 sulla patente di guida	Austria, Belgio, Germania, Grecia, Italia, Lettonia, Lituania, Lussemburgo, Malta, Paesi Bassi, Polonia, Slovenia
Stati membri che indicano il codice 95 sulla carta di qualificazione del conducente	Bulgaria, Cipro, Repubblica ceca, Danimarca, Estonia, Francia, Ungheria, Irlanda, Portogallo, Romania, Slovacchia, Spagna, Svezia, Regno Unito
Finlandia	Entrambe le opzioni sono possibili
Lussemburgo	Il codice è indicato sulla patente di guida. È apposto sulla carta soltanto per i conducenti non residenti.
Norvegia	Il codice 95 è annotato sul certificato di idoneità professionale. In futuro sarà inoltre riportato sulla patente di guida.

2.11. Requisiti minimi della qualificazione e della formazione — allegato I

Come si è ricordato in precedenza (punto 3.3), la sezione 1 dell'allegato I enumera le materie che gli Stati membri devono prendere in considerazione per definire la qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti.

La sezione 2, che riguarda la qualificazione iniziale obbligatoria di cui all'articolo 3, paragrafo 1, lettera a), prevede che l'aspirante conducente deve effettuare almeno 20 ore di guida individuale accompagnato da un istruttore. I conducenti di veicoli merci che desiderano ampliare le loro qualifiche per trasportare passeggeri, o viceversa, e che sono titolari di un CAP, devono solo ripetere le parti specifiche attinenti alla nuova qualificazione e guidare per 5 ore. Per la qualificazione iniziale accelerata, gli aspiranti conducenti devono guidare rispettivamente per 10 e 2 ½ ore.

Ai sensi della sezione 2, punto 2.1, dell'allegato I, ciascun conducente può guidare su un terreno speciale o in un simulatore di alta qualità per un massimo di 8 ore delle 20 richieste. Per la qualificazione iniziale accelerata, gli aspiranti conducenti possono guidare su un terreno speciale o un simulatore di alta qualità per un massimo di 4 ore delle 10 richieste.

Per la maggior parte degli Stati membri, non è necessario che gli aspiranti conducenti guidino su un terreno speciale o in un simulatore. Tuttavia, alcuni lo prevedono come opzione.

Riassumendo, gli Stati membri non hanno dovuto far fronte a particolari problemi di attuazione dell'allegato I. Alcune questioni sono state segnalate da Austria e Slovenia per quanto riguarda la necessità di formazione pratica o l'adeguatezza delle lezioni teoriche.

Inoltre, va ricordato che il Belgio ritiene che l'allegato I si riferisca più ai conducenti che effettuano trasporti internazionali che a quelli che guidano sulle brevi distanze.

3. CONCLUSIONI E RACCOMANDAZIONI

3.1. Valutazione generale dell'attuazione della direttiva 2003/59/CE

Con l'adozione della direttiva 2003/59/CE, il legislatore ha contribuito a garantire un livello comune di formazione per i conducenti professionisti nell'Unione europea con l'obiettivo di migliorare la sicurezza stradale in generale.

In base ai risultati della valutazione, si registrano alcune differenze tra gli Stati membri nell'applicazione della direttiva 2003/59/CE.

In primo luogo, la direttiva consente agli Stati membri di scegliere se la qualificazione iniziale debba comportare un corso e una prova o soltanto una serie di prove. Anche la struttura della formazione periodica può variare: in alcuni Stati membri, è costituita da un unico corso, mentre in altri le 35 ore possono essere ripartite su vari anni.

In secondo luogo, i programmi di formazione e i metodi pedagogici non sono standardizzati: il contenuto dei corsi e le loro modalità variano da uno Stato membro all'altro. Per esempio, in alcuni Stati membri sono ammessi corsi di formazione al computer accanto a quelli tradizionali.

Inoltre, i requisiti per i formatori e i locali in cui si svolgono i corsi differiscono da uno Stato membro all'altro.

Infine, il numero di conducenti per classe, la flotta dei veicoli e la disponibilità di simulatori di alta qualità dipendono dal centro di prova.

Tuttavia, l'equivalenza tra i sistemi di qualificazione e l'efficienza nel garantire le qualifiche necessarie sono garantite dai sistemi di formazione nazionali, che devono soddisfare i requisiti di cui all'allegato 1 per quanto concerne le materie fondamentali di insegnamento e la struttura delle prove. Il monitoraggio dei centri di formazione da parte delle autorità nazionali fornisce inoltre un importante contributo per garantire che la formazione risponda agli obiettivi della direttiva.

3.2. Principali aspetti da migliorare e raccomandazioni

In base alle conclusioni relative all'attuazione della direttiva, può essere necessario migliorare alcuni aspetti specifici.

Per quanto riguarda le deroghe di cui all'articolo 2 della direttiva, il fatto che diversi Stati membri applichino deroghe diverse può causare problemi al traffico transfrontaliero intra-UE.

Anche se la Commissione non è ancora a conoscenza di casi del genere, in generale è consigliabile che i conducenti professionisti e le imprese siano a conoscenza delle differenze tra Stati membri per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 2 della direttiva.

Nel medio termine, la Commissione potrebbe dover elaborare una serie di orientamenti per chiarire l'ambito di applicazione delle esenzioni di cui all'articolo 2.

Per quanto riguarda le differenze nazionali nel calendario della formazione periodica, lo scambio di scadenzari nazionali dovrebbe permettere di superare eventuali difficoltà che le autorità preposte all'attuazione potrebbero trovarsi ad affrontare ai fini delle verifiche sui conducenti stranieri. Ciò può essere fatto nell'ambito del comitato istituito ai sensi dell'articolo 12.

Visto che la direttiva non copre questo aspetto, è essenziale mantenere una stretta cooperazione tra gli Stati membri, in particolare nell'ambito del comitato per la formazione dei conducenti professionisti.

In questo contesto, la Commissione ha compilato un elenco dei punti di contatto nazionali esistenti per facilitare la cooperazione tra Stati membri.

Infine, in futuro sarebbe utile favorire la partecipazione attiva delle parti sociali e consultarle periodicamente.

ALLEGATO

Calendari nazionali per l'attuazione della formazione periodica dei conducenti con diritti acquisiti (scadenze per la partecipazione al primo corso)

<table>
<tr><td>Austria</td><td>Cat. D: 10.9.2013
Cat. C: 10.9.2014</td></tr>
<tr><td>Belgio</td><td>Cat. D: 10.9.2015
Cat. C: 10.9.2016</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Bulgaria</td><td>Cat. Patente di guida di categoria D rilasciata:

prima del 31.12.1970: 31.12.2009
dall'1.1.1971 al 31.12.1980: 31.12.2010
dall'1.1.1981 al 31.12.1990: 31.12. 2011
dall'1.1.1991 al 31.12.2000: 31.12. 2012
dall'1.1.2001 al 10.9.2008: 10.9.2013</td></tr>
<tr><td>Patente di guida di categoria C rilasciata:

prima del 31.12.1970: 31.12.2010
dall'1.1.1971 al 31.12.1980: 31.12.2011
dall'1.1.1981 al 31.12.1990: 31.12.2012
dall'1.1.1991 al 31.12. 2000: 31.12.2013
dall'1.1.2001 al 10.9.2009: 10.9.2014</td></tr>
<tr><td>Cipro</td><td>Tutte le patenti di guida: 26.1.2012</td></tr>
<tr><td>Repubblica ceca</td><td>Tutte le patenti di guida: 1.8.2011</td></tr>
<tr><td>Danimarca</td><td>Cat. D:

Data di nascita — Scadenza
1, 2 o 3 — 30.6.2009
4, 5 o 6 — 31.12. 2009
7, 8 o 9 — 30.6.2010
10, 11 o 12 — 31.12.2010
13, 14 o 15 — 30.6.2011
16, 17 o 18 — 31.12.2011
19, 20 o 21 — 30.6.2012
22, 23 o 24 — 31.12.2012
25, 26 o 27 — 30.6.2013
28, 29, 30 o 31 — 31.12.2013

Cat. C:

Data di nascita — Scadenza
1, 2 o 3 — 30.6.2010
4, 5 o 6 — 31.12.2010
7, 8 o 9 — 30.6.2011
10, 11 o 12 — 31.12.2011
13, 14 o 15 — 30.6.2012
16, 17 o 18 — 31.12.2012
19, 20 o 21 — 30.6.2013
22, 23 o 24 — 31.12.2013
25, 26 o 27 — 30.6.2014
28, 29, 30 o 31 — 31.12.2014</td></tr>
<tr><td>Estonia</td><td>Tutte le patenti di guida: 1.9.2011</td></tr>
</table>

Finlandia	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Francia	Cat. D: 10.9.2011 Cat. C: 10.9.2012
Germania	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Grecia	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Ungheria	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Irlanda	Cat. D: 10.9.2009 Cat. C: 10.9.2010
Italia	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Lettonia	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Lituania	Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014
Lussemburgo	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Malta	Cat. D: 9.9.2013 Cat. C: 9.9.2014
Paesi Bassi	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9.2016
Polonia	Tutte le patenti di guida: 12.9.2014
Portogallo	Cat. D: conducenti che attualmente hanno: 30 anni*:* entro il 10.9.2011 fra 31 e 40 anni: entro il 10.9.2012 fra 41 e 50 anni: entro il 10.9.2013 più di 50 anni: entro il 10.9.2015 Cat. C: conducenti che attualmente hanno: 30 anni: entro il 10.9.2012 fra 31 e 40 anni: entro il 10.9.2013 fra 41 e 50 anni: entro il 10.9.2014 50 anni: entro il 10.9.2016
Romania	Il sistema è in vigore dal 2003
Slovenia **Slovacchia**	Cat. D: 1.10.2008 Cat. C: 1.10.2009 Cat. D: 10.9.2013 Cat. C: 10.9.2014

Spagna	a) Patente di guida di categoria D la cui ultima cifra è: 1 o 2: 10.9.2011 3 o 4: 10.9.2012 5 o 6: 10.9.2013 7 o 8: 10.9.2014 9 o 0: 10.9.2015 b) Patente di guida di categoria C la cui ultima cifra è: 1 o 2: 10.9.2012 3 o 4: 10.9.2013 5 o 6: 10.9.2014 7 o 8: 10.9.2015 9 o 0: 10.9.2016
Svezia	Cat. D: 10.9.2015 Cat. C: 10.9. 2016
Regno Unito	Cat. D: 9.9.2013 Cat. C: 9.9.2014
Norvegia	Patente di guida di categoria D con scadenza tra il 10.9.2011 e il 10.9.2015: data di scadenza della patente di guida. Data di scadenza della patente di guida di categoria D: 2008: 2011 2009: 2012 2010: 2013 2011: 10.9.2011 dall'11.9. 2015: 2015 2016: 2014 2017: 2015 2018: 2014 Patente di guida di categoria C con scadenza tra il 10.9.2016 e il 10.9.2012: data di scadenza della patente di guida. Data di scadenza della patente di guida di categoria C: 2009: 2012 2010: 2013 2011: 2014 prima del 10.9.2012: 2012 dall'11.9.2016: 2016 2017: 2015 2018: 2016