

# DIRETTIVE

## DIRETTIVA (UE) 2018/645 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 aprile 2018

**che modifica la direttiva 2003/59/CE sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Nel libro bianco del 28 marzo 2011, intitolato «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile», la Commissione fissa un obiettivo «zero vittime» in funzione del quale l'Unione dovrebbe approssimarsi al risultato di azzerare il numero delle vittime degli incidenti stradali entro il 2050.
- (2) Nella comunicazione sugli orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale, intitolata «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale», la Commissione ha proposto l'obiettivo di dimezzare ulteriormente il numero totale delle vittime della strada nell'Unione entro il 2020 a partire dal 2010. Per conseguire questo obiettivo, la Commissione ha definito sette obiettivi strategici, tra cui il miglioramento dell'istruzione e della formazione degli utenti della strada e la protezione degli utenti vulnerabili.
- (3) Il Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 ha approvato un obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990. Tale obiettivo di riduzione delle emissioni contribuirà a soddisfare gli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi e tutti i settori dell'economia dovrebbero contribuire al conseguimento dello stesso. Il settore dei trasporti necessita di un approccio globale per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica. Si dovrebbero compiere progressi verso una mobilità a basse emissioni, tra l'altro attraverso la ricerca e l'introduzione dei progressi tecnologici già disponibili. È necessario che i conducenti siano formati in maniera adeguata affinché adottino uno stile di guida il più efficiente possibile.
- (4) Avendo valutato l'attuazione della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, la Commissione ha riscontrato una serie di carenze. Le principali carenze riscontrate riguardano difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle deroghe; i contenuti dei corsi di formazione, che sono risultati corrispondere solo in parte alle esigenze dei conducenti; difficoltà per i conducenti a vedersi riconosciute le

<sup>(1)</sup> GU C 288 del 31.8.2017, pag. 115.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2018 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 12 aprile 2018.

<sup>(3)</sup> Direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).

attività di formazione svolte, nella loro totalità o parzialmente, in un altro Stato membro; mancanza di coerenza per quanto concerne le prescrizioni sull'età minima fra le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

- (5) Per una maggiore chiarezza giuridica, dovrebbero essere soppressi o modificati tutti i riferimenti della direttiva 2003/59/CE ad atti dell'Unione abrogati o modificati.
- (6) Al fine di assicurare la certezza e la coerenza con altri atti dell'Unione, è opportuno apportare alcune modifiche alle deroghe della direttiva 2003/59/CE, tenendo conto di deroghe analoghe a norma del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>. Alcune di tali deroghe riguardano situazioni in cui la guida non è l'attività principale del conducente e l'obbligo di conformarsi ai requisiti della direttiva 2003/59/CE imporrebbe un onere sproporzionato per i conducenti. In generale, la guida non è ritenuta essere l'attività principale del conducente se occupa meno del 30 % dell'orario di lavoro mensile continuativo.
- (7) Qualora la guida non sia frequente, abbia luogo in zone rurali e sia eseguita da conducenti per approvvigionare la propria impresa, le deroghe dovrebbero applicarsi a condizione che la sicurezza stradale sia comunque garantita. A causa delle diverse condizioni presenti nelle zone rurali all'interno dell'Unione in termini geografici, climatici e di densità demografica, gli Stati membri dovrebbero avere la facoltà di agire secondo discrezionalità nel determinare se tale guida possa essere considerata occasionale e se tale deroga abbia un'incidenza sulla sicurezza stradale: ad esempio, in base al tipo di strada, al volume di traffico o alla presenza di utenti della strada vulnerabili.
- (8) Dato che all'interno dell'Unione variano le distanze che le persone che lavorano nei settori dell'agricoltura, dell'orticoltura, della silvicoltura, dell'allevamento e della pesca, esenti dalla presente direttiva, devono percorrere nel corso della loro attività, è opportuno lasciare agli Stati membri la possibilità di stabilire, nel loro diritto nazionale, le distanze massime consentite alle quali si applicano le deroghe, calcolate dal luogo in cui si trova l'impresa.
- (9) I conducenti esentati dall'obbligo di qualificazione iniziale dovrebbero, pur continuando a beneficiare della deroga, essere tenuti comunque ad effettuare formazioni periodiche per assicurare che le proprie conoscenze delle materie necessarie allo svolgimento del loro lavoro restino aggiornate.
- (10) Gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, dovrebbero procedere a uno scambio di informazioni per via elettronica in merito ai certificati di idoneità professionale (CAP). Essi dovrebbero sviluppare la necessaria piattaforma elettronica, tenendo conto di un'analisi costi-benefici da parte della Commissione, compresa la possibilità di ampliare la rete dell'UE delle patenti di guida istituita a norma della direttiva 2006/126/CE. Tra gli altri benefici, ciò consentirà agli Stati membri di accedere facilmente alle informazioni relative alle attività di formazione completate che non sono documentate sulla patente di guida del conducente. È importante che gli Stati membri e la Commissione facciano sforzi per sviluppare ulteriormente questa funzionalità, con l'obiettivo di un accesso in tempo reale durante i controlli su strada.
- (11) Tenendo conto degli sviluppi nell'ambito della formazione e dell'istruzione e al fine di migliorare il contributo della direttiva 2003/59/CE alla sicurezza stradale e la pertinenza della formazione per i conducenti, nell'ambito dei corsi di formazione dovrebbero essere ulteriormente approfonditi temi connessi alla sicurezza stradale, come la percezione del pericolo; la tutela degli utenti della strada vulnerabili, in particolare i pedoni, i ciclisti e le persone a mobilità ridotta; la guida mirata al risparmio di carburante, la guida in condizioni meteorologiche estreme e i trasporti eccezionali. In questo contesto, i corsi dovrebbero riguardare anche i sistemi di trasporto intelligenti e dovrebbero evolvere per stare al passo con gli sviluppi tecnologici.
- (12) Agli Stati membri dovrebbe essere prospettata chiaramente un'opzione che permetta loro di migliorare e modernizzare le prassi di formazione con l'uso di strumenti delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC), come l'e-learning e l'apprendimento integrato, per una parte della formazione, garantendo nel contempo la qualità della formazione. Nel migliorare e modernizzare le prassi di formazione mediante strumenti TIC, è importante tenere in conto che alcuni temi specifici richiedono una formazione pratica e non possono essere adeguatamente affrontati con tali strumenti di apprendimento: per esempio il montaggio delle catene da neve o il fissaggio dei carichi, o altri elementi relativi alla formazione in cui l'aspetto pratico è importante. La formazione pratica potrebbe consistere nella guida, anche se non necessariamente. Una parte consistente della formazione prescritta dalla presente direttiva dovrebbe essere effettuata in un centro di formazione autorizzato.
- (13) Per mantenere la coerenza tra le diverse tipologie di formazione prescritte dalla legislazione dell'Unione, gli Stati membri dovrebbero avere la possibilità di combinare vari tipi di formazione pertinenti: ad esempio dovrebbe essere loro possibile combinare formazione sul trasporto di merci pericolose, sulla sensibilizzazione nei confronti della disabilità o sul trasporto degli animali, con la formazione di cui alla direttiva 2003/59/CE.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).

<sup>(2)</sup> Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GUL 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

- (14) Onde evitare che, per effetto di prassi divergenti tra gli Stati membri, sia ostacolato il riconoscimento reciproco e limitato il diritto dei conducenti a seguire corsi di formazione periodica nello Stato membro in cui esercitano le loro attività, le autorità degli Stati membri dovrebbero essere tenute, qualora la formazione completata non possa essere indicata sulla patente di guida, a rilasciare una carta di qualificazione del conducente, nella forma prescritta dai modelli standard, che garantirà il riconoscimento reciproco per ogni conducente che possiede i requisiti previsti dalla direttiva 2003/59/CE.
- (15) L'uso degli attestati di conducente da parte dei conducenti di paesi terzi quale prova della conformità alle prescrizioni relative alla formazione potrebbe costituire un ostacolo per i conducenti stessi allorché il trasportatore restituisca l'attestato alle autorità che l'hanno rilasciato, in particolare quando tali conducenti desiderano assumere un impiego in un altro Stato membro. Al fine di evitare che in questo tipo di situazioni i conducenti siano obbligati a ripetere la formazione in caso di nuovo impiego, gli Stati membri dovrebbero essere incoraggiati a cooperare e a scambiare informazioni sulle qualificazioni del conducente.
- (16) Al fine di consentire una transizione agevole, gli attestati di conducente in corso di validità e le carte di qualificazione del conducente in corso di validità rilasciati in conformità delle norme applicabili prima dell'entrata in vigore delle disposizioni modificate dalla presente direttiva dovrebbero essere riconosciuti per il periodo fino alla loro data di scadenza. Tali modifiche non invalidano la formazione effettuata, o le patenti di guida rilasciate per comprovare tale formazione, anteriormente alla loro applicazione.
- (17) A fini di chiarezza giuridica e di armonizzazione delle prescrizioni sull'età minima per gli scopi stabiliti dalla direttiva 2003/59/CE, la direttiva 2006/126/CE dovrebbe recare una deroga chiara che stabilisca che la patente di guida può essere rilasciata alle età minime prescritte dalla direttiva 2003/59/CE. Tale chiarimento riguarda l'età minima generale per i conducenti di talune categorie di veicoli titolari di un CAP e non modifica le opzioni esistenti per ridurre le prescrizioni sull'età minima o per derogarvi.
- (18) Le modifiche alla direttiva 2006/126/CE dovrebbero limitarsi a quelle direttamente connesse alla revisione della direttiva 2003/59/CE e a facilitare l'uso dei veicoli alimentati con combustibili alternativi. Un'analisi più approfondita dell'attuazione e applicazione della direttiva 2006/126/CE, compresa la distinzione tra determinate categorie di veicoli, appare auspicabile e dovrebbe essere prevista nelle eventuali future revisioni della direttiva 2006/126/CE.
- (19) Al fine di contribuire alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e al miglioramento della qualità dell'aria, attraverso la facilitazione dell'uso di veicoli alimentati con combustibili alternativi, agli Stati membri dovrebbe essere concessa la possibilità di autorizzare, nel loro territorio, i titolari di una patente di guida di categoria B a guidare determinati tipi di veicoli alimentati con combustibili alternativi la cui massa massima autorizzata è superiore a 3 500 kg, ma non superiore a 4 250 kg. Tale possibilità di superare i 3 500 kg dovrebbe essere subordinata al fatto che la massa aggiuntiva consentita sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa derivante dai sistemi di propulsione alternativi e dovrebbe essere soggetta alle limitazioni e alle condizioni intese ad evitare effetti negativi sulla sicurezza stradale.
- (20) Poiché l'obiettivo della presente direttiva, vale a dire il miglioramento delle norme dell'Unione relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di determinati veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma a motivo della natura transfrontaliera del trasporto su strada e delle questioni affrontate nella direttiva, può essere meglio conseguito a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.
- (21) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le direttive 2003/59/CE e 2006/126/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

La direttiva 2003/59/CE è così modificata:

1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

#### **Ambito di applicazione**

La presente direttiva si applica all'attività di guida:

a) dei cittadini di uno Stato membro, e

b) dei cittadini di un paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa, in seguito denominati "conducenti", che effettuano trasporti su strada all'interno dell'Unione, su strade aperte all'uso pubblico per mezzo di:

- veicoli per i quali è necessaria una patente di guida di categoria C1, C1+E, C o C+E, quali definite dalla direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) o una patente di guida riconosciuta come equivalente,
- veicoli per i quali è necessaria una patente di categoria D1, D1+E, D o D+E, quali definite dalla direttiva 2006/126/CE, o una patente di guida riconosciuta come equivalente.

Ai fini della presente direttiva, i riferimenti alle categorie di patenti di guida contenenti il segno più («+») vanno letti secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato III.

(\*) Direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, concernente la patente di guida (GU L 403 del 30.12.2006, pag. 18).»;

2) l'articolo 2 è sostituito dal seguente:

«Articolo 2

### **Deroghe**

1. La presente direttiva non si applica ai conducenti di veicoli:

- a) la cui velocità massima autorizzata non supera i 45 km/h;
- b) ad uso delle forze armate, della protezione civile, dei pompieri, delle forze responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico e dei servizi di trasporto sanitario di emergenza, o messi a loro disposizione, quando il trasporto è effettuato in conseguenza di compiti assegnati a tali servizi;
- c) sottoposti a prove su strada a fini di perfezionamento tecnico, riparazione o manutenzione, o ai conducenti dei veicoli nuovi o trasformati non ancora immessi in circolazione;
- d) per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 e che sono guidati senza passeggeri dal personale di manutenzione verso o da un centro di manutenzione ubicato in prossimità della più vicina sede di manutenzione utilizzata dall'operatore del trasporto, a condizione che la guida del veicolo non costituisca l'attività principale del conducente;
- e) utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio, compresi i veicoli impiegati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali;
- f) dei veicoli utilizzati per le lezioni e gli esami di guida da chiunque desideri conseguire una patente di guida o un certificato di idoneità professionale (CAP), conformemente all'articolo 6 e all'articolo 8, paragrafo 1, purché non siano impiegati per il trasporto di merci e passeggeri a fini commerciali;
- g) dei veicoli utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali;
- h) dei veicoli che trasportano materiale, attrezzature o macchinari utilizzati dal conducente nell'esercizio della propria attività, a condizione che la guida dei veicoli non costituisca l'attività principale del conducente.

Con riguardo alla lettera f) del presente paragrafo, la presente direttiva non si applica alle persone che desiderano conseguire una patente di guida o un CAP, conformemente all'articolo 6 e all'articolo 8, paragrafo 1, quando tali persone frequentano una formazione alla guida supplementare nell'ambito dell'apprendimento sul lavoro, a condizione che siano accompagnate da un'altra persona titolare di un CAP, o da un istruttore di guida, per la categoria di veicoli utilizzati per il fine di cui a tale lettera.

2. La presente direttiva non si applica qualora ricorrano le circostanze seguenti:

- a) i conducenti di veicoli operano in zone rurali per approvvigionare l'impresa stessa del conducente,
- b) i conducenti non offrono servizi di trasporto,
- c) gli Stati membri ritengono che il trasporto è occasionale e non incide sulla sicurezza stradale.

3. La presente direttiva non si applica ai conducenti dei veicoli utilizzati, o noleggiati senza conducente, da imprese agricole, orticole, forestali, di allevamento o di pesca per il trasporto di merci nell'ambito della loro attività di impresa, salvo quando la guida non rientri nell'attività principale del conducente o superi una distanza, fissata dal diritto nazionale, dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing.»;

3) l'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«Articolo 7

### **Formazione periodica**

La formazione periodica consiste in un aggiornamento professionale che consente ai titolari del CAP di perfezionare le conoscenze essenziali per lo svolgimento della loro attività lavorativa, con particolare accento sulla sicurezza stradale, sulla salute e la sicurezza sul lavoro e sulla riduzione dell'impatto ambientale della guida.

Tale formazione è organizzata da un centro di formazione autorizzato in conformità dell'allegato I, sezione 5. La formazione consiste nell'insegnamento in aula, nella formazione pratica e, se disponibile, nella formazione per mezzo di tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) o con simulatori di alta qualità. In caso di trasferimento presso 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. Tratta varie materie e prevede sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale. Le materie trattate nella formazione rispondono agli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e tengono conto, per quanto possibile, delle esigenze specifiche di formazione del conducente.»;

4) all'articolo 9, il primo comma è sostituito dal seguente:

«I conducenti di cui all'articolo 1, lettera a), della presente direttiva acquisiscono la qualificazione iniziale di cui all'articolo 5 della presente direttiva nello Stato membro di residenza quale definita all'articolo 12 della direttiva 2006/126/CE.»;

5) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

«Articolo 10

### **Codice dell'Unione**

1. Sulla base del CAP comprovante una qualificazione iniziale e del CAP comprovante la formazione periodica, le autorità competenti degli Stati membri, tenendo conto delle disposizioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2 e 3, della presente direttiva, e all'articolo 8 della presente direttiva, appongono il codice armonizzato dell'Unione, «95», di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE, accanto alle corrispondenti categorie di patenti di guida:

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

Se le autorità competenti dello Stato membro in cui è stato conseguito il CAP non possono apporre il codice dell'Unione sulla patente di guida, esse rilasciano al conducente la carta di qualificazione del conducente.

Gli Stati membri riconoscono reciprocamente la carta di qualificazione del conducente da essi rilasciata. Al momento del rilascio della carta, le autorità competenti accertano che la patente di guida sia in corso di validità per la categoria di veicoli interessata.

2. Ai conducenti di cui all'articolo 1, lettera b), che guidano veicoli adibiti al trasporto stradale di merci è consentito anche comprovare la qualificazione e la formazione previste dalla presente direttiva mediante l'attestato di conducente previsto dal regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*), a condizione che rechi il codice dell'Unione «95». Ai fini della presente direttiva, lo Stato membro di rilascio indica il codice dell'Unione «95» nella sezione dell'attestato riservata alle note qualora il conducente in questione abbia soddisfatto le prescrizioni relative alla qualificazione e le prescrizioni relative alla formazione di cui alla presente direttiva.

3. Gli attestati di conducente che non recano il codice «95» dell'Unione e che sono stati rilasciati prima del 23 maggio 2020 a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009, in particolare del paragrafo 7, al fine di certificare la conformità alle prescrizioni sulla formazione previste dalla presente direttiva sono accettati come prova di qualificazione fino alla loro data di scadenza.

(\*) Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU L 300 del 14.11.2009, pag. 72).»;

6) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 10 bis

### **Rete per l'applicazione delle disposizioni**

1. Gli Stati membri procedono, ai fini dell'applicazione delle disposizioni, allo scambio di informazioni sui CAP rilasciati o revocati. A tal fine gli Stati membri, in collaborazione con la Commissione, sviluppano una rete elettronica o si adoperano ai fini dell'estensione di una rete esistente, tenendo conto di una valutazione, da parte della Commissione, circa la soluzione più efficace in termini di costi.

2. La rete può contenere informazioni contenute nei CAP e informazioni relative alle procedure amministrative relative ai CAP.

3. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali sia effettuato esclusivamente ai fini della verifica del rispetto della presente direttiva, in particolare per quanto concerne le prescrizioni relative alla formazione di cui alla presente direttiva, in conformità del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

4. L'accesso alla rete è protetto. Gli Stati membri possono concedere l'accesso solo alle autorità competenti responsabili per l'attuazione e il controllo dell'osservanza della presente direttiva.

(\*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1);

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

### *Articolo 2*

La direttiva 2006/126/CE è così modificata:

1) l'articolo 4 è così modificato:

a) il paragrafo 4 è così modificato:

i) alla lettera e), il terzo trattino è sostituito dal seguente:

«— l'età minima per le categorie C1 e C1E è fissata a 18 anni;»

ii) alla lettera g), il secondo trattino è sostituito dal seguente:

«— l'età minima per le categorie C e CE è fissata a 21 anni;»

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

«— l'età minima per le categorie D1 e D1E è fissata a 21 anni;»

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

«— l'età minima per le categorie D e DE è fissata a 24 anni;»

b) è aggiunto il paragrafo seguente:

«7. In deroga all'età minima di cui al paragrafo 4, lettere g), i) e k), del presente articolo, l'età minima per il rilascio della patente di guida di categoria C e CE; D1 e D1E; e D e DE corrisponde all'età minima prescritta per la guida di tali veicoli per i titolari di un CAP, a seconda dei casi, dall'articolo 5, paragrafo 2, dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), primo comma, dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto ii), primo comma, e dall'articolo 5, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

Qualora, conformemente all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto i), secondo comma, o all'articolo 5, paragrafo 3, lettera a), punto ii), secondo comma, della direttiva 2003/59/CE, uno Stato membro autorizzi la guida nel suo territorio a partire da un'età inferiore, la validità della patente di guida è limitata al territorio dello Stato membro che l'ha rilasciata fino a quando il titolare della patente non abbia raggiunto l'età minima di cui al primo comma del presente paragrafo e sia titolare di un CAP.

(\*) 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) 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio (GU L 226 del 10.9.2003, pag. 4).»;

2) all'articolo 6, paragrafo 4, è aggiunta la lettera seguente:

- «c) i veicoli alimentati con combustibili alternativi di cui all'articolo 2 della direttiva 96/53/CE del Consiglio (\*) con una massa autorizzata massima superiore a 3 500 kg ma non superiore a 4 250 kg per il trasporto di merci e che sono operati senza rimorchio dai titolari di una patente di guida di categoria B rilasciata da almeno due anni, a condizione che la massa superiore ai 3 500 kg sia dovuta esclusivamente all'eccesso di massa del sistema di propulsione in relazione al sistema di propulsione di un veicolo delle stesse dimensioni, dotato di un motore convenzionale a combustione interna ad accensione comandata o ad accensione a compressione, e a condizione che non si determini un aumento della capacità di carico in relazione allo stesso veicolo.

(\*) Direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996 che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).»;

3) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 15*

### **Assistenza reciproca**

1. Gli Stati membri si assistono reciprocamente nell'attuazione della presente direttiva e si scambiano informazioni sulle patenti da essi rilasciate, cambiate, sostituite, rinnovate o revocate. Essi si avvalgono della rete dell'UE delle patenti di guida istituita per questi fini, non appena la rete diventerà operativa.
2. La rete può essere utilizzata anche per lo scambio di informazioni per finalità di controllo previste dalla legislazione dell'Unione.
3. Gli Stati membri provvedono affinché il trattamento dei dati personali di cui alla presente direttiva sia effettuato esclusivamente ai fini dell'attuazione della presente direttiva e delle direttive 2003/59/CE e (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*). Qualsiasi trattamento di dati personali effettuato nel quadro della presente direttiva è conforme ai regolamenti (UE) 2016/679 (\*\*), e (CE) n. 45/2001 (\*\*\*) del Parlamento europeo e del Consiglio.
4. L'accesso alla rete è protetto. Gli Stati membri possono concedere l'accesso solo alle autorità competenti responsabili per l'attuazione e il controllo della conformità con la presente direttiva e con le direttive 2003/59/CE e (UE) 2015/413.

(\*) Direttiva (UE) 2015/413 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2015, intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale (GU L 68 del 13.3.2015, pag. 9);

(\*\*) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati) (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1);

(\*\*\*) Regolamento (CE) n. 45/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 dicembre 2000, concernente la tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni e degli organismi comunitari, nonché la libera circolazione di tali dati (GU L 8 del 12.1.2001, pag. 1).»

### *Articolo 3*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 23 maggio 2020, escluse le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi all'articolo 1, punto 6, della presente direttiva, le quali sono messe in vigore entro il 23 maggio 2021. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

### *Articolo 4*

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

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 18 aprile 2018

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*La presidente*

L. PAVLOVA

---

## ALLEGATO

Gli allegati della direttiva 2003/59/CE sono così modificati:

1) l'allegato I è così modificato:

a) la sezione 1 è così modificata:

i) il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Il livello minimo di qualificazione deve essere paragonabile almeno al livello 2 del Quadro europeo delle qualifiche di cui all'allegato II della raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 aprile 2008 (\*).

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

ii) il punto 1.2 è sostituito dal seguente:

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

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

iii) il punto 1.3 è sostituito dal seguente:

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

ottimizzazione del consumo di carburante mediante applicazione delle cognizioni tecniche di cui ai punti 1.1 e 1.2, importanza di prevedere il flusso del traffico, mantenimento di una distanza adeguata da altri veicoli e utilizzo della dinamica del veicolo, velocità costante, guida regolare e pressione degli pneumatici adeguata nonché conoscenza dei sistemi di trasporto intelligenti che migliorano l'efficienza alla guida e assistono nella pianificazione degli itinerari.»;

iv) prima del titolo «Patenti di guida C, C+E, C1, C1+E» è inserito il punto seguente:

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

cogliere i mutamenti delle condizioni della strada, del traffico e meteorologiche e adeguare ad essi la guida, prevedere il verificarsi di eventi, comprendere come preparare e pianificare un viaggio in condizioni meteorologiche anomale, conoscere l'uso delle connesse attrezzature di sicurezza e capire quando un viaggio deve essere rinviato o annullato, a causa di condizioni meteorologiche estreme, adeguare la guida ai rischi del traffico, inclusi i comportamenti pericolosi nel traffico o la distrazione al volante (dovuta all'utilizzo di dispositivi elettronici, al consumo di cibo o bevande ecc.), riconoscere le situazioni pericolose e modificare la guida di conseguenza nonché essere in grado di gestire lo stress che ne deriva, in particolare in rapporto alle dimensioni e al peso dei veicoli e alla presenza di utenti della strada vulnerabili quali i pedoni, i ciclisti e i conducenti di veicoli a motore a due ruote;

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

v) il punto 1.4 è sostituito dal seguente:

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

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

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

vi) il punto 1.5 è sostituito dal seguente:

«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, le caratteristiche specifiche del trasporto di determinati gruppi di persone (portatori di handicap, bambini).»;

vii) il punto 1.6 è sostituito dal seguente:

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

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

viii) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

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

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

(\*) Regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU L 102 dell'11.4.2006, pag. 1).

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

ix) il punto 2.2 è sostituito dal seguente:

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

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

x) il punto 3.7 è sostituito dal seguente:

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

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

xi) il punto 3.8 è sostituito dal seguente:

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

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

b) la sezione 2 è così modificata:

i) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

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

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

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

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

Gli Stati membri possono acconsentire a che parte della formazione sia fornita dal centro di formazione autorizzato per mezzo di strumenti TIC, come l'e-learning, garantendo nel contempo che siano mantenute la qualità elevata e l'efficacia della formazione e selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In particolare, gli Stati membri prescrivono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo. Gli Stati membri possono riconoscere come parte della formazione le attività di formazione specifiche prescritte da altre normative dell'Unione. Fra di esse rientrano, ma non in via esclusiva, le attività di formazione prescritte dalla direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (\*) relativa al trasporto di merci pericolose, quelle riguardanti la sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento (UE) n. 181/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*\*) e le attività di formazione relative al trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 del Consiglio (\*\*\*).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durante la guida individuale di cui sopra, l'aspirante conducente deve essere assistito da un istruttore alle dipendenze di un centro di formazione autorizzato. Ogni aspirante conducente può effettuare al massimo 4 delle 10 ore di guida individuale su un terreno speciale oppure con un simulatore di alta qualità, affinché sia possibile

valutare l'apprendimento di una guida razionale improntata al rispetto delle norme di sicurezza e, in particolare, il controllo del veicolo in rapporto alle diverse condizioni del fondo stradale e al variare di tali condizioni del fondo stradale in funzione delle condizioni atmosferiche e dell'alternarsi del giorno e della notte, nonché la capacità di ottimizzare il consumo di carburante.

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

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

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

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

I corsi obbligatori di formazione periodica devono essere organizzati da un centro di formazione autorizzato. La durata prescritta per tali corsi è di 35 ore ogni cinque anni, suddivisi per periodi di almeno sette ore che possono essere suddivisi nell'arco di due giorni consecutivi. In caso di e-learning, il centro di formazione autorizzato garantisce che sia mantenuta un'adeguata qualità della formazione anche selezionando le materie in cui è possibile utilizzare nel modo più efficace gli strumenti TIC. In particolare, gli Stati membri prescrivono un'affidabile identificazione dell'utente e adeguati mezzi di controllo. La durata massima dell'attività di formazione di e-learning non supera le 12 ore. Almeno uno dei periodi del corso di formazione deve riguardare un tema connesso alla sicurezza stradale. I contenuti della formazione devono rispondere alle esigenze di formazione specifiche per i trasporti effettuati dal conducente e agli sviluppi della legislazione e della tecnologia pertinenti e dovrebbero, nella misura del possibile, rispondere alle esigenze di formazione specifiche del conducente. Nel corso delle 35 ore dovrebbero essere trattate una serie di materie diverse, compresa la ripetizione della formazione qualora risulti che il conducente necessita di una specifica formazione di recupero.

Gli Stati membri possono valutare se riconoscere le attività di formazione specifiche già svolte prescritte da altre normative dell'Unione come equivalenti al massimo a uno dei periodi di sette ore stabiliti. Fra di esse rientrano, ma non in via esclusiva, le attività di formazione prescritte dalla direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto di merci pericolose, le attività di formazione riguardanti il trasporto di animali di cui al regolamento (CE) n. 1/2005 e, per il trasporto delle persone, le attività di formazione riguardanti la sensibilizzazione verso la disabilità di cui al regolamento (UE) n. 181/2011. Gli Stati membri possono tuttavia decidere che la formazione specifica già svolta a norma della direttiva 2008/68/CE per il trasporto di merci pericolose sia equivalente a due dei periodi di sette ore, a condizione che sia l'unica altra formazione presa in considerazione nella formazione periodica.»

2) l'allegato II è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

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

b) la sezione 2 è così modificata:

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

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

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

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

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

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

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

10. il codice armonizzato dell'Unione, “95”, di cui all'allegato I della direttiva 2006/126/CE;»;

c) la sezione 4 è così modificata:

i) il titolo è sostituito dal seguente:

«MODELLO DELL'UNIONE EUROPEA DI CARTA DI QUALIFICAZIONE DEL CONDUCENTE»;

ii) sulla facciata 2 del modello, al punto 10 «codice comunitario» è sostituito da «codice dell'Unione».

d) è aggiunta la sezione seguente:

«5. Disposizioni transitorie

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

3) è aggiunto l'allegato seguente:

«ALLEGATO III

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

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