

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVII LEGISLATURA —————

Doc. XVIII
n. 197

RISOLUZIONE DELLA 8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

(Relatore BORIOLI)

approvata nella seduta dell'11 aprile 2017

SULLA

**PROPOSTA DI DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL
CONSIGLIO CHE MODIFICA LA DIRETTIVA 2003/59/CE SULLA
QUALIFICAZIONE INIZIALE E FORMAZIONE PERIODICA DEI CONDU-
CENTI DI TALUNI VEICOLI STRADALI ADIBITI AL TRASPORTO
DI MERCI O PASSEGGERI E LA DIRETTIVA 2006/126/CE CONCER-
NENTE LA PATENTE DI GUIDA (COM(2017) 47 DEFINITIVO)**

ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento

Comunicata alla Presidenza il 13 aprile 2017

INDICE

Testo della risoluzione	<i>Pag.</i>	3
Parere della 11 ^a Commissione permanente	»	6
Parere della 14 ^a Commissione permanente	»	7

La Commissione,

esaminata, ai sensi dell'articolo 144 del Regolamento, la proposta di direttiva COM(2017) 47 definitivo sottoposto al parere motivato sulla sussidiarietà, relativo alla proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio 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,

premessò che:

il tema della qualificazione e della formazione professionale dei conducenti di autobus e autocarri ha un grande rilievo nella legislazione dell'Unione europea, per i riflessi sia sul miglioramento della sicurezza stradale che sulla necessità di garantire condizioni eque di concorrenza nei vari Stati;

la disciplina di settore è contenuta nella direttiva 2003/59/CE, che ha stabilito le prescrizioni relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica di tali categorie di conducenti, lasciando al contempo ampi margini di discrezionalità agli Stati membri circa le modalità di attuazione della normativa;

la relazione che accompagna il provvedimento evidenzia che la valutazione *ex post* svolta dalla Commissione europea sulla direttiva, pur riconoscendo che la sua attuazione è avvenuta senza problemi di rilievo, dando un efficace contributo a migliorare la mobilità del lavoro e la libera circolazione dei conducenti, nonché all'obiettivo primario di garantire la sicurezza stradale, ha tuttavia portato all'individuazione di alcune carenze, che hanno limitato l'efficacia e la coerenza del quadro giuridico complessivo;

considerato che

la proposta in esame modifica l'articolo 1 della direttiva 2003/59/CE per coordinare i riferimenti ivi contenuti alle tipologie di patente richiesta per la guida dei veicoli che rientrano nel suo campo di applicazione con quelli della direttiva 2006/126/CE;

le modifiche apportate all'articolo 2 della stessa direttiva 2003/59/CE integrano invece, allo scopo di renderle più precise, le definizioni delle categorie dei veicoli ai quali si consente di derogare dall'applicazione della normativa ai sensi del regolamento (CE) n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

le modifiche introdotte all'articolo 7 della direttiva 2003/59/CE tengono conto che il periodo di transizione iniziale è scaduto e pertanto

ora tutti i titolari di un certificato di idoneità professionale sono tenuti a rispettare le disposizioni in materia di formazione periodica relativa alla sicurezza stradale e alla razionalizzazione del consumo di carburante. Inoltre si prescrive che la formazione periodica comprenda sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale;

le modifiche proposte all'articolo 10 della direttiva 2003/59/CE mirano ad aggiornare l'indicazione del codice armonizzato attestante che il conducente cittadino di uno Stato membro è titolare di uno dei certificati di idoneità professionale previsti dalla direttiva, al fine di agevolarne il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri;

l'articolo 4 della direttiva 2006/126/CE è modificato per eliminare l'incertezza giuridica per quanto riguarda le prescrizioni relative all'età minima applicabile per determinate categorie di veicoli;

le modifiche apportate all'allegato I alla direttiva 2003/59/CE, relativo all'indicazione specifica dei requisiti minimi della qualificazione e della formazione, sono finalizzate, tra l'altro, a tener conto dell'evoluzione delle caratteristiche tecniche dei veicoli, ad incentivare i comportamenti di guida che permettono di risparmiare carburante, a rafforzare la sicurezza alla guida, a consentire l'utilizzo di strumenti informatici per la formazione come l'*e-learning*, garantendo al contempo una qualità adeguata;

la modifica dell'allegato II alla direttiva 2003/59/CE, contenente i requisiti relativi al modello dell'Unione europea di carta di qualificazione del conducente, è circoscritta invece ad aggiornamenti relativi al modello della carta di qualificazione del conducente e al codice armonizzato dell'Unione contenuto nella direttiva;

tenuto conto delle osservazioni formulate dalle Commissioni 11^a e 14^a;

rilevato che la base giuridica della proposta in esame appare correttamente individuata nell'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prescrive la procedura legislativa ordinaria per adottare norme comuni applicabili ai trasporti transfrontalieri, nonché misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti e ogni altra utile disposizione;

esprime, ai sensi del Protocollo n. 2 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea «Sull'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità»:

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di sussidiarietà in quanto l'intervento al livello dell'Unione europea integra sia il requisito della necessità sia quello del valore aggiunto rispetto all'azione dei singoli Stati. Infatti, solo un intervento a livello europeo è in grado di favorire l'effettiva armonizzazione della disciplina tra i vari Stati membri, superando le differenze nell'interpretazione e nell'applicazione delle direttive, che determinano effetti negativi sul funzionamento del mercato unico tra gli operatori del settore dei trasporti su strada e che non garantiscono un livello minimo di sicurezza stradale sull'intero territorio europeo. Inoltre, solo attraverso un'azione a livello europeo si può assicurare il riconosci-

mento reciproco, tra gli Stati membri, della formazione periodica impartita all'interno dell'UE e un livello minimo di contenuti della formazione stessa, che sia uniforme e coerente con gli obiettivi generali europei;

avviso favorevole in ordine al rispetto del principio di proporzionalità, in quanto la proposta risulta congrua rispetto agli obiettivi che intende perseguire, che sono quelli di garantire una maggiore armonizzazione nelle prescrizioni minime relative alla formazione, pur consentendo agli Stati membri adeguati margini di flessibilità per integrare tale formazione in base alle esigenze e caratteristiche specifiche del proprio settore dei trasporti su strada;

con le seguenti osservazioni:

appare necessario accompagnare l'implementazione delle disposizioni previste dalla proposta di direttiva con un rafforzamento della cooperazione delle Forze dell'ordine e delle autorità di controllo degli Stati membri nel settore della sicurezza stradale, al fine di garantire maggiori controlli e un'effettiva applicazione omogenea della disciplina, anche con riferimento alla condotta di guida dei conducenti interessati e alla conseguente prevenzione dei comportamenti su strada pericolosi o irregolari;

in relazione a tale esigenza, si raccomanda la messa a regime di sistemi e procedure semplificate di consultazione e scambio tra le banche dati delle competenti autorità degli Stati membri dell'UE, tali da acquisire rapidamente notizie sulle eventuali infrazioni commesse dai conducenti di un altro Stato membro e sulle relative sanzioni;

con riferimento alle modifiche introdotte all'articolo 7 della direttiva 2003/59/CE, si invita la Commissione a valutare la progressiva introduzione, nell'ambito delle materie previste per la formazione periodica dei conducenti, anche di moduli specificamente dedicati alla guida sicura;

in relazione alla possibilità di uso di strumenti informatici per la formazione dei conducenti, previsto nell'allegato I alla direttiva 2003/59/CE, si auspica un più efficace ed effettivo avanzamento nell'attuazione dell'Agenda digitale in Italia, per colmare l'attuale *digital divide* ancora troppo marcato nel Paese rispetto agli Stati membri, soprattutto in alcuni settori economico-sociali e in alcune fasce di età, in cui rientra una parte dei conducenti oggetto della normativa in titolo;

infine si raccomanda di garantire sempre la tracciabilità della qualificazione iniziale e della formazione periodica acquisita dai conducenti, valutando a tal fine l'istituzione di un apposito «libretto europeo della formazione» che, con un formato standardizzato e sfruttando anche gli strumenti informatici richiamati al capoverso precedente, consenta in ogni momento di verificare i contenuti e la frequenza della formazione effettivamente svolta dai singoli conducenti.

La presente risoluzione è da intendersi anche quale atto di indirizzo al Governo ai sensi dell'articolo 7 della legge 24 dicembre 2012, n. 234.

PARERE DELLA 11^a COMMISSIONE PERMANENTE
(LAVORO, PREVIDENZA SOCIALE)

(Estensore: ANGIONI)

22 marzo 2017

La Commissione, esaminata la proposta di direttiva,

premessi che la direttiva 2003/59/CE ha definito le prescrizioni relative alla formazione periodica dei conducenti professionali di autocarri e autobus, contribuendo a migliorare la sicurezza sulle strade europee e ad innalzare gli *standard* per i nuovi conducenti di autocarri e autobus;

osservato che la valutazione *ex post*, svolta dalla Commissione europea, sulla direttiva 2003/59/CE ha rilevato una serie di carenze, tra cui difficoltà nel riconoscimento delle attività di formazione svolte in un altro Stato membro, nonché talune lacune nel contenuto stesso delle attività di formazione e nelle modalità consentite per il loro svolgimento;

valutato che sono state altresì registrate incongruenze nelle prescrizioni minime relative all'età fra la direttiva in questione e la direttiva 2006/126/CE sulla patente di guida;

considerato che con la proposta di direttiva, adottata dopo un'ampia consultazione pubblica, sono indicate le modifiche alle due direttive citate in modo da risolvere le criticità evidenziate,

esprime parere favorevole.

PARERE DELLA 14^a COMMISSIONE PERMANENTE
(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

(Estensore: GRANAIOLA)

11 aprile 2017

La Commissione, esaminata la proposta di direttiva,

considerato che la proposta è finalizzata rimediare ad alcune carenze riscontrate nella direttiva 2003/59/CE, che stabilisce le prescrizioni relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti professionali di autocarri e autobus, e nella direttiva 2006/126/CE concernente le patenti di guida, al fine di migliorare la sicurezza sulle strade europee e a migliorare la mobilità del lavoro e la libera circolazione dei conducenti;

considerato che tali carenze sono state individuate principalmente nelle difficoltà e incertezze giuridiche nell'interpretazione delle deroghe; nei contenuti dei corsi di formazione non pienamente corrispondenti alle esigenze dei conducenti; nelle difficoltà per i conducenti a vedersi riconosciute le attività di formazione svolte in un altro Stato membro; nelle incongruenze relative alle prescrizioni concernenti l'età minima fra la direttiva sulla formazione dei conducenti professionali (2003/59/CE) e la direttiva sulla patente di guida (2006/126/CE);

considerato, in particolare, che:

l'articolo 2 della direttiva 2003/59/CE, in materia di deroghe, è modificato al fine di renderlo più chiaro e coerente con le deroghe previste dal regolamento (CE) n. 561/2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada;

l'articolo 7 della direttiva 2003/59/CE, è modificato poiché il periodo di transizione iniziale è scaduto e pertanto ora tutti i titolari di un certificato di idoneità professionale sono tenuti a rispettare le disposizioni in materia di formazione periodica relativa alla sicurezza stradale e alla razionalizzazione del consumo di carburante. Inoltre si prescrive che la formazione periodica comprenda sempre almeno una materia connessa alla sicurezza stradale;

l'articolo 10 della direttiva 2003/59/CE è modificato per aggiornare l'indicazione del codice armonizzato che attesta che il conducente cittadino di uno Stato membro è titolare di uno dei certificati di idoneità professionale previsti dalla direttiva, al fine di agevolarne il riconoscimento reciproco tra gli Stati membri;

l'articolo 4 della direttiva 2006/126/CE è modificato per eliminare l'incertezza giuridica per quanto riguarda le prescrizioni relative all'età minima applicabile per determinate categorie di veicoli;

l'allegato I della direttiva 2003/59/CE, sui requisiti minimi della qualificazione e della formazione, è modificato al fine di rispecchiare meglio l'attuale stato della tecnologia e valorizzare i comportamenti di guida che permettono di risparmiare carburante; rafforzare la sicurezza alla guida, compresa la capacità di prevedere e valutare i rischi del traffico; inserire il trasporto di merci pericolose, il trasporto di animali e la sensibilizzazione verso la disabilità; consentire agli Stati membri di prevedere che parte della formazione sia svolta per mezzo di strumenti informatici, come l'*e-learning*, garantendo al contempo una qualità adeguata,

formula per quanto di competenza parere favorevole, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare norme comuni applicabili ai trasporti transfrontalieri, nonché misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti e ogni altra utile disposizione;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto solo un intervento a livello europeo è in grado di ridurre le differenze nell'interpretazione e nell'attuazione delle direttive, che comportano ripercussioni negative sul funzionamento del mercato unico tra gli operatori del settore dei trasporti su strada e che non garantiscono un livello minimo di sicurezza stradale sull'intero territorio europeo. Inoltre, solo un intervento a livello europeo è in grado di assicurare il riconoscimento reciproco, tra gli Stati membri, della formazione periodica fruita all'interno dell'UE e un livello minimo di contenuti della formazione stessa, che sia uniforme e coerente con gli obiettivi generali europei;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta consente di ottenere una maggiore armonizzazione nelle prescrizioni minime relative alla formazione, pur lasciando agli Stati membri una certa flessibilità per integrare tale formazione a seconda dalle esigenze e caratteristiche specifiche del proprio settore dei trasporti su strada;

in riferimento alla possibilità di uso di strumenti informatici per la formazione dei conducenti, previsto nell'allegato I alla direttiva 2003/59/CE, si auspica un più efficace ed effettivo avanzamento nell'attuazione dell'Agenda digitale in Italia, per colmare l'attuale *digital divide* ancora troppo marcato nel nostro Paese rispetto agli altri Stati membri, soprattutto in alcuni settori economico-sociali e in alcune fasce di età, in cui rientra una parte dei conducenti oggetto della normativa in titolo.