

Prot. n. 300/A/6220/20/111/2/2

Roma, 4 settembre 2020

OGGETTO: Disciplina sulla qualificazione iniziale e sulla formazione periodica dei conducenti. Modifiche al decreto legislativo 21 novembre 2005, n. 286.

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 146 del 10 giugno 2020 è stato pubblicato il decreto legislativo 10 giugno 2020, n. 50 recante "Attuazione della 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", che ha apportato modifiche al D.lgs. 21 novembre 2005, n. 286.

Tra le suindicate modifiche riveste particolare interesse per l'attività di controllo svolta dagli organi di polizia stradale, quelle degli artt 14, 15 e 16 relativi all'obbligo della qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti.

In occasione di questa riforma europea della materia che riguarda in primo luogo proprio tematiche cruciali per l'attività di controllo delle Forze di Polizia e delle Polizie Locali, si avverte l'esigenza di fornire indirizzi operativi uniformi alla luce delle numerose circolari emanate in precedenza da questa Direzione i cui contenuti ancora validi saranno riprodotti ed integrati nella presente.

1. AMBITO DI APPLICAZIONE DELLA NORMATIVA IN MATERIA DI QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE

Per migliorare la sicurezza sulle strade europee ed innalzare gli standard per i nuovi conducenti di autocarri, autotreni, autoarticolati, autobus ed autosnodati, la direttiva 2003/59/CE (di seguito definita "Direttiva") stabilisce le prescrizioni relative alla qualificazione iniziale e alla formazione periodica dei conducenti di autocarri e autobus (di seguito definita per brevità "CQC"). Il suo obiettivo è quello di aumentare le competenze professionali dei conducenti già attivi in tutta l'Unione europea. La Direttiva mira in particolare a sensibilizzare maggiormente i conducenti sui rischi, al fine di ridurre questi ultimi e di migliorare la sicurezza stradale. Essa stabilisce inoltre norme sulle competenze professionali al fine di garantire condizioni di concorrenza eque nell'UE.

Nel periodo 2007-2009 è stata data piena attuazione alla Direttiva che impone a tutti i conducenti professionali di autocarri e autobus operanti sul territorio dell'UE, nonché agli autotrasportatori commerciali autonomi, di seguire una formazione di base obbligatoria e conseguire la relativa qualificazione iniziale.

La Direttiva ha trovato recepimento in Italia attraverso il D.lgs. 21 novembre 2005, n. 286 che è stato modificato dal D.lgs. 10 giugno 2020, n. 50.

Per effetto della modifica dell'art. 14 del D.lgs. 21 novembre 2005, n. 286, l'obbligo della qualificazione iniziale e della formazione periodica è imposto per la circolazione sia in ambito UE che SEE, nell'esercizio di ogni attività di guida, **anche non professionale [1]** su veicoli per la cui conduzione è richiesta la patente di guida di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE. Pertanto, **salvo i casi di esenzioni e deroghe specifiche di cui si dirà più avanti**, l'obbligo si applica a tutte le categorie di veicoli, anche ai veicoli immatricolati come uso speciale, per trasporti specifici per cui è richiesta una delle patenti indicate. Si applica, altresì, alle macchine operatrici eccezionali per le quali è richiesta la patente C1 o C.

A seguito della modifica dell'art. 15 del D.lgs. 286/2005, l'obbligo di qualificazione iniziale e della formazione è imposto ai cittadini italiani, ai cittadini di altro Stato membro dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo e ai cittadini di un paese terzo dipendenti di un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa [2].

Il nuovo testo dell'art. 15 del D.lgs. 286/2005, non fa più espresso riferimento all'attività di conducente per il trasporto di cose o persone, pertanto, richiamando anche quanto previsto nell'art. 14 suindicato, si deve ritenere obbligato alla CQC qualsiasi persona, fatte salve le deroghe di cui si dirà più avanti, che, nel territorio dell'Unione o SEE si ponga alla guida di un veicolo per il quale è necessaria una delle patenti di guida sopra richiamate.

Per effetto del combinato disposto degli artt. 14 e 15 del D.lgs. 286/2005, come modificati dal D.lgs. 50/2020, l'obbligo della CQC, fatte salve le deroghe di cui si dirà più avanti, è richiesto per qualsiasi trasporto, anche non professionale [3], di cose o di persone, svolto da un conducente impiegato per la guida di veicoli per i quali è richiesta la patente di categoria C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE, anche non assunto come autista, quando l'attività di guida costituisca la sua attività principale [4].

2. DIMOSTRAZIONE DELLA QUALIFICAZIONE E DELLA FORMAZIONE

L'assolvimento dell'obbligo della CQC, può essere dimostrato attraverso il possesso di una carta di qualificazione del conducente, conforme al modello di cui all'allegato II della Direttiva ovvero attraverso la presenza del codice unionale "95" sulla patente di guida posseduta.

Mentre in Italia, fin dalla prima attuazione della Direttiva, si è optato per consegnare a tutti i conducenti prima una carta di qualificazione e, poi, una patente con il codice unionale "95", nella prima fase di applicazione delle regole in argomento, alcuni Stati membri dell'UE, nel pieno rispetto della Direttiva, avevano previsto che i conducenti titolari di patenti di guida di categoria C o CE conseguita prima del 09.09.2009, ovvero ai titolari di patente di categoria D o DE rilasciata prima del 09.09.2008 rilasciate in quei paesi, fossero ancora valide ai fini del possesso della CQC per l'abilitazione al trasporto professionale [5]. Pertanto, nella circolazione sul territorio nazionale non poteva essere richiesto il possesso della CQC.

La disciplina sopra descritta riguardava, sostanzialmente la prima fase transitoria che, visto il trascorre del tempo e visto, in particolare, l'art. 10, paragrafi le 2 della Direttiva, come modificata dalla Direttiva (UE) 2018/645, deve considerarsi attualmente superata.

Infatti, secondo le indicazioni dell'art. 10 della Direttiva come modificato dalla Direttiva (UE) 2018/645, a tutti i conducenti che hanno la CQC, gli Stati membri devono apporre il codice "95" sulla patente di guida e, qualora non possano farlo, devono rilasciare al conducente una carta di qualificazione. Pertanto, in tutti i casi in cui è prescritta, qualsiasi conducente europeo, deve provare la qualificazione iniziale e la formazione periodica attraverso il possesso di una carta di qualificazione o del codice unionale "95" sulla patente di guida.

Per i conducenti extracomunitari [6] che dipendono da un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa [7], la qualificazione iniziale e la formazione possono essere dimostrati anche attraverso l'attestato del conducente, rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1072/2009, sul quale deve essere riportato il codice "95"[8].

3. DEROGHE DALL'OBBLIGO DELLA CQC

L'obbligo della CQC può essere oggetto di deroghe nei casi previsti dalla Direttiva come modificata dalla Direttiva (UE) 2018/645 che sono stati recepiti dalla normativa nazionale attuativa.

Con la modifica dell'art. 16 del D.lgs. 286/2005, è stato aggiornato l'elenco dei soggetti esenti dalla CQC nel nostro Paese. Di seguito, si riporta l'elenco dei conducenti oggetto della modifica normativa che viaggiano in deroga quando si trovano alla guida dei seguenti veicoli:

- ad uso delle forze armate, della protezione civile, del corpo nazionale dei vigili del fuoco e delle forze di polizia; nella nuova norma sono stati aggiunti quelli relativi ai servizi di trasporto sanitario di emergenza, nonché, i veicoli messi a disposizione di tutte le istituzioni elencate. Questi ultimi possono essere individuati come veicoli immatricolati a nome di imprese di trasporto che sono utilizzati, in regime di appalto ovvero oggetto di comodato o requisizione, per una delle esigenze indicate dalla norma, a condizione che sia destinato solo alle attività di trasporto che rientrano nell'ambito delle funzioni e dei compiti assegnati a tali servizi di emergenza, soccorso, protezione civile, ecc.;
- utilizzati per stati di emergenza o destinati a missioni di salvataggio; rispetto all'analoga esenzione della norma previgente, sono stati aggiunti quelli impiegati per il trasporto di aiuti umanitari a fini non commerciali, anche fuori dell'ambito di specifiche operazioni di salvataggio;
- utilizzati per il trasporto di passeggeri o di merci a fini non commerciali. Rispetto al testo previgente, è stata eliminata la condizione per cui il trasporto doveva essere eseguito oltre che per fini non commerciali, anche a fini privati. Per effetto della modifica, per esonerare il conducente dalla qualificazione iniziale e dalla formazione periodica, è sufficiente che il trasporto venga eseguito a fini non commerciali (senza scopo di lucro), anche se svolto non per fini personali [9]
- 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 [10]. Questa ipotesi, contenuta nell'art. 16, comma 1, lettera h) del D.lgs. 286/2005, non ha subito modifiche rispetto al testo previgente. Tuttavia, per effetto delle nuove ipotesi di deroghe introdotte dalle modifiche di cui al D.lgs. 50/2020, si ritiene opportuno sottolinearne il contenuto. Infatti, poiché la deroga fa specifico riferimento al trasporto di materiali, attrezzature o macchinari, si ritiene ragionevole che possano essere esclusi tutti i veicoli immatricolati ad uso speciale, trattandosi di veicoli che per loro caratteristica non sono atti al trasporto. Tuttavia, per essere esente dagli obblighi, il conducente non deve essere stato assunto con la qualifica di autista e, in ogni caso, la guida non deve costituire la sua attività principale, ed il trasporto di materiali, attrezzature o macchinari deve servire al conducente per svolgere la propria attività [11] Sono, pertanto, esclusi i trasporti in conto proprio in cui le cose trasportate non servono per lo svolgimento dell'attività del conducente, sempre che si tratti di attività non commerciale [12]
- per i quali è necessaria una patente di categoria D o D1 [13] 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 [14];

Le nuove deroghe introdotte nell'art. 16 D.lgs. 286/2005 riguardano inoltre i seguenti casi:

- conducenti di veicoli che operano in zone rurali [15] per approvvigionare l'impresa del conducente o da cui egli dipende;
- conducenti che non offrono servizi di trasporto. In tale esenzione rientrano tutti i soggetti, anche assunti con la qualifica di autisti, che movimentano mezzi normalmente destinati al trasporto di persone o di merci quando questi veicoli non sono impegnati in attività di trasporto o viaggino scarichi al di fuori di attività di autotrasporto [16].
- trasporto occasionale che non incide sulla sicurezza stradale [17]. Questa deroga deve essere letta in combinato disposto con quanto previsto dall'art. 15 del D.lgs. 286/2005, come modificato dal D.lgs. 50/2020, secondo il quale non sono più esclusi dal campo di applicazione i conducenti che non svolgono per professione l'attività di autista. Pertanto, possono considerarsi esonerati i conducenti che non solo non hanno la qualifica di autista professionale e ma per cui l'attività di autotrasporto non costituisca la principale fonte di reddito. Da questi devono, pertanto, essere esclusi i trasporti per conto di terzi in cui l'attività di trasporto costituisce sicuramente la principale fonte di reddito. Rispetto alla normativa previgente, quindi, per essere esonerati non è sufficiente svolgere l'attività di guida occasionalmente perché non si ha la qualifica professionale di autisti, ma occorre, altresì che il trasporto delle merci o delle persone non costituisca la fonte principale di reddito. Oltre alle condizioni descritte, è necessario che il trasporto non venga eseguito con un veicolo eccezionale o in condizioni di eccezionalità e, in ogni caso, che esso si svolga nel pieno rispetto delle norme sulla circolazione stradale;
- 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 [18] o superi la distanza di 50 km dal luogo in cui si trova l'impresa proprietaria del veicolo o che l'ha preso a noleggio o in leasing. Si tratta di una deroga per la quale l'Italia, nell'esercizio del potere discrezionale affidato dalla direttiva a ciascuno Stato membro, ha previsto la distanza massima (stabilita in 50 Km) entro la quale si deve operare per beneficiare della deroga;
- conducenti di veicoli che trasportano apparecchiature scanner finalizzate al controllo di interessi erariali, di sicurezza della salute pubblica e per il contrasto al contrabbando di armi e di sostanze stupefacenti [19].

4. REGIME SANZIONATORIO RELATIVO ALLA CQC

La mancanza della qualificazione iniziale ovvero la mancata effettuazione della formazione periodica sono punite con sanzioni amministrative dal Codice della Strada. Le sanzioni trovano applicazione anche nei confronti dei conducenti stranieri che circolano in Italia quando, secondo le disposizioni del D.lgs. 286/2005, sono tenuti ad avere una valida CQC.

4.1 Sanzioni per mancanza della CQC

Il conducente che guida un veicolo che circola sulla strada, per cui è richiesto il possesso della CQC senza averla mai conseguita, è sottoposto alle sanzioni amministrative previste dall'art. 116, comma 16 CdS. La stessa sanzione si applica anche a chi, pur avendo la CQC, guida un veicolo diverso da quello per il quale la CQC stessa lo abilita e ciò, ad esempio, nel caso in cui un conducente munito di CQC per il trasporto cose conduca un veicolo per cui è richiesta la CQC per il trasporto di persone.

La sanzione non è applicabile nel caso in cui il conducente abbia già superato gli esami di qualificazione e sia in possesso di una dichiarazione sostitutiva rilasciata da un Ufficio del Dipartimento dei Trasporti terrestri del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel caso in cui non sia possibile provvedere alla consegna della patente di guida con il codice "95" entro i 10 giorni successivi dalla data del superamento dell'esame.

4.2 Incauto affidamento a conducente privo della qualificazione

Nei confronti di chiunque, avendo la materiale disponibilità di un veicolo, lo affida o ne consente la guida a persona che, pur avendo conseguito la patente di guida, non ha conseguito la CQC, quando ne è prescritto il possesso per la guida in Italia ai sensi degli artt. 14 e 15 del D.LGS 286/2005, è soggetto alla sanzione amministrativa di cui all'art. 116, comma 14, CdS.

4.3 Sanzioni per qualificazione non rinnovata

La Direttiva ha integrato nell'attività di conducente professionale il principio della formazione permanente, attraverso l'obbligo di partecipare, a intervalli regolari, ad un certo numero di misure di formazione professionale, secondo quanto previsto nella Direttiva stessa, allo scopo di mantenere la qualificazione.

La normativa prevede che la CQC ha validità di 5 anni dalla data di conseguimento e, alla scadenza, va rinnovata frequentando un corso di formazione periodica.

La guida con una CQC non rinnovata attraverso la formazione periodica è punita con le sanzioni amministrative previste dall'art. 126, comma 11, CdS. Tuttavia, questa norma prevede un diverso regime sanzionatorio sulla base del Paese in cui è stata emessa la patente e dell'impiego in attività di autotrasporto professionale.

Chiunque, diverso dal conducente titolare di patente di guida italiana nell'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto di persone o di cose, guida un veicolo per cui è richiesto il possesso di CQC ai sensi dell'art. 14 del D.lgs.

286/2005, con la stessa CQC scaduta di validità, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di cui all'art. 126, comma 11, primo periodo, CdS. La sanzione si applica:

- a tutti i conducenti (titolari di patente sia italiana che straniera) che non svolgono attività professionale di autotrasporto, che circolano in Italia, quando, per la guida ai sensi dell'art. 14 del D.lgs 286/2005, è richiesta la CQC;
- ai conducenti titolari di patente di guida rilasciata da altro Stato membro ovvero da Stato extracomunitario che circolano in Italia nell'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto di persone o di cose, per la quale è richiesto il possesso della CQC.

Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della carta di qualificazione del conducente, rilasciata ad un conducente titolare di patente di guida emessa da altro Stato membro. La sanzione accessoria si applica perciò solo alla carta di qualificazione che documentata l'abilitazione professionale in modo autonomo rispetto alla patente comunitaria posseduta.

Il documento ritirato deve essere trasmesso alla Prefettura competente e può essere restituito, a richiesta dall'interessato, soltanto quando ha adempiuto alla prescrizione omessa e, cioè, dopo che ha documentato l'adempimento degli obblighi di formazione periodica. In alternativa, a richiesta dell'interessato, il documento è restituito all'Autorità competente dello Stato che lo ha emesso, attraverso i canali diplomatico-consolari.

Al conducente titolare di patente di guida italiana che, nell'esercizio dell'attività professionale di autotrasporto di persone o di cose, guida in Italia veicoli per i quali è richiesta la CQC ai sensi dell'art. 14 del D.LGS 286/2020, guida con tale abilitazione scaduta, si applicano, invece, le sanzioni di cui all'articolo 216, comma 6, CdS. In tali casi, analogamente a quanto avviene per i titolari di patente non italiana, la patente di guida che documenta l'abilitazione professionale attraverso il codice "95" non deve essere ritirata, a meno che non sia scaduta anche la patente stessa. Si applica, invece, la sanzione accessorie del fermo amministrativo del veicolo, ovvero, in caso di recidiva biennale, della confisca amministrativa del veicolo, salvo che appartenga a persona estranea all'illecito.

La scadenza di validità della CQC non condiziona la validità della patente di guida né la scadenza della patente determina, in modo automatico, la scadenza della CQC [20]; pertanto, in caso di scadenza della patente e scadenza anche della CQC, avendo una diversa oggettività giuridica, si applicano le sanzioni previste dall'art. 126 CdS in concorso tra loro. In tale caso, anche quando la qualificazione sia documentata con il codice "95" sulla patente, il documento deve essere sempre ritirato ai sensi dell'art. 126 CdS.

4.4 Mancato possesso della qualificazione durante la guida

Il conducente deve sempre avere con sé la patente con il codice "95" ovvero una valida carta di qualificazione insieme alla patente a cui si associa, che deve essere esibita ad ogni richiesta degli organi di controllo. I conducenti extracomunitari che dipendono da un'impresa stabilita in uno Stato membro o impiegati presso la stessa che possono dimostrare la qualificazione anche attraverso l'attestato del conducente, rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1072/2009, devono avere sempre con sé il predetto attestato sul quale deve essere riportato il codice "95" [21].

In caso di impossibilità momentanea ad esibire la predetta documentazione si applicano le sanzioni amministrative previste dall'art. 180, comma 7, CdS. Per i conducenti non titolari di patente italiana, nel verbale di contestazione di questa violazione deve essere indicato l'obbligo di esibire il documento ai sensi dell'art. 180, comma 8, CdS.

4.5 Decurtazione di punti dalla CQC

Secondo l'art. 23 del D.lgs. 286/2005 quando una violazione che prevede perdita di punteggio è commessa alla guida di un veicolo che richiede, oltre alla patente, anche la CQC, la decurtazione di punti si applica su questa abilitazione anziché sulla patente di guida posseduta.

Presupposto per l'applicazione della disciplina in parola è che gli illeciti siano commessi alla guida di un veicolo per il quale è richiesta la titolarità della CQC e nell'esercizio dell'attività in cui è obbligatoria. Quando, invece, il titolare di una CQC commette la violazione alla guida di un veicolo in circostanze diverse da quelle descritte, la decurtazione di punti interessa solo la patente di guida e non la CQC.

4.6 Indicazioni sul verbale di contestazione

Per tutte le violazioni indicate al punto precedente per le quali è prevista la decurtazione dei punti sulla CQC, il verbale di contestazione redatto ai sensi dell'art. 200 CdS deve contenere, qualora il conducente ne sia titolare, l'indicazione del numero di CQC e nello spazio riservato alla categoria della patente si dovrà indicare "CQC". In questi casi, la categoria ed il numero della patente di guida, dovranno essere comunque annotati nel verbale, riportandoli in calce alla descrizione della violazione.

Nel caso in cui il conducente sia titolare di CQC attestata attraverso il codice "95", nello spazio riservato la numero della patente si dovrà indicare quest'ultimo e nello spazio riservato alla categoria di patente, si dovrà indicare "CQC".

4.7 Raddoppio dei punti per neopatentati

Quando la decurtazione di punti interessa la CQC, ai fini dell'applicazione delle disposizioni dell'art. 126-bis CdS che prevedono il raddoppio della misura dei punti decurtati per i neopatentati, si deve aver riferimento alla patente di guida e non alla qualificazione posseduta. Perciò, ai fini sopraindicati, il raddoppio del punteggio si applica solo

quando il conducente ha conseguito la patente di guida da meno di 3 anni a nulla rilevando la data di conseguimento della CQC.

5. ABROGAZIONI

La presente circolare abroga e sostituisce tutte le circolari e le disposizioni emanate in materia il cui contenuto è in contrasto con le disposizioni previste nella presente. In particolare, sono abrogate le seguenti circolari:

1. n. 300/A/1/24527/108/13/7 del 14.04.2008;
2. n. 300/A/1/37666/108/13/7 del 10.09.2008;
3. n. 300/A/1/37909/108/13/7 del 27.10.2008;
4. n. 300/A/14699/09/108/13/7 del 18.11.2009;
5. n. 300/A/6910/13/108/13/7 del 09.09.2013.

* * *

Le Prefetture - Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o Servizi di Polizia Locale.

IL DIRETTORE CENTRALE - Stradiotto

[1] Nel testo originario dell'art. 14, infatti, era previsto che CQC fosse necessaria per i "conducenti che effettuano professionalmente trasporto di persone e di cose su veicoli per la cui guida è richiesta la patente delle categorie C1, C1 C1E, CE, D1 D, D1E, DE.

[2] Prima della modifica, la norma che imponeva l'obbligo della CQC non faceva riferimento alla nazionalità del conducente ma allo Stato che aveva rilasciato la patente. Si stabiliva, infatti che, erano obbligati alla CQC, i conducenti titolari di patente di guida rilasciata da uno Stato appartenente all'UE o allo SEE, ivi compresa l'Italia e ai conducenti non appartenenti all'UE o allo SEE ma dipendenti, con qualifica di conducente, da un'impresa stabilita in uno Stato membro.

[3] In tale contesto si deve far rientrare nell'obbligo della CQC tutti i conducenti impiegati in qualsiasi attività di trasporto, anche se la stessa non è l'attività principale e, quindi, oltre al trasporto in conto terzi, anche quello in conto proprio (salvo le deroghe previste dall'art. 16 Dlgs. 286/2005).

[4] Secondo la direttiva (UE) 2018/645 del 18.4.2018 (considerato n. 6), la guida non è ritenuta l'attività principale del conducente se occupa meno del 30% dell'orario di lavoro mensile continuativo. In analogia con l'interpretazione fornita dalla prassi del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in materia di trasporto in conto proprio, la deroga non trova applicazione se il conducente è stato assunto dall'impresa di trasporto con la specifica mansione di autista, anche quando lo stesso non ha un contratto di lavoro da autista. Seguendo il criterio interpretativo fornito dalla direttiva (UE) 2018/645 (conduzione non è più del 30% dell'orario di lavoro mensile continuativo) trova valida applicazione per risolvere quelle casistiche, molto frequenti nella prassi, in cui il conducente che è stato assunto dall'impresa con mansione diversa da autista (es operaio, magazziniere, ecc.) di fatto, dall'esame dei documenti che registrano la sua attività, risulta che svolge in modo continuativo l'attività di guida in modo assolutamente prevalente o esclusivo.

[5] Il problema del riconoscimento reciproco della formazione periodica seguita in un altro Stato membro non era risolvibile unilateralmente dai singoli Stati membri. Il rilascio delle carte di qualificazione del conducente, prima della direttiva (UE) 2018/645 era infatti previsto dalla direttiva, in modo facoltativo. Alcuni Stati membri avevano scelto di non avvalersi di questa possibilità. Sul tema v. la circolare n. 0075066 del 23.09.2008 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

[6] Secondo l'art. 10, paragrafo 3, della Direttiva, "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. "

[7] L'attestato del conducente, oltre che in caso di rapporto di lavoro subordinato o somministrazione di lavoro temporaneo è richiesto anche:

- quando il conducente extracomunitario sia il titolare, legale rappresentante, amministratore o socio dell'impresa di trasporto;
- quando il conducente extracomunitario sia un collaboratore familiare od associato in partecipazione del trasportatore;

- quando il conducente sia socio lavoratore della cooperativa trasportatrice.

[8] L'obbligo è stato introdotto dalla direttiva (UE) 2018/645 che è entrata in vigore, ai sensi dell'art. 4 della stessa direttiva, il 23.5.2018. Gli attestati di conducente in corso di validità rilasciati dagli Stati membri dell'UE in conformità delle norme applicabili prima dell'entrata in vigore delle disposizioni della direttiva (UE) 2018/645 devono essere riconosciuti validi fino alla data di naturale scadenza. Perciò, gli attestati di conducente che non recano indicazione del codice "95" dell'Unione e che sono stati rilasciati a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009 prima del 23.05.2020 sono accettati come prova di qualificazione fino al loro termine di scadenza.

[9] A titolo esemplificativo possono essere citati i trasporti eseguiti dalle ONLUS in cui il conducente non svolge l'attività per suoi fini (privati) ma, qualora il trasporto non abbia fini commerciali (senza scopo di lucro), può considerarsi esentato dalla CQC.

[10] Per la definizione di attività non prevalente si rimanda al contenuto della nota n. 4

[11] A titolo esemplificativo, si può citare il trasporto in conto proprio di materiale eseguito da un conducente per lo svolgimento della sua attività edilizia.

[12] A titolo esemplificativo si può citare il trasporto effettuato dal commerciante di prodotti alimentari che utilizza il proprio veicolo per consegnare i generi di cui commercia.

[13] Dall'elencazione devono considerarsi esclusi gli autosnodati adibiti al trasporto di persone per cui occorre la patente D1E o DE.

[14] Per la definizione di attività non prevalente si rimanda al contenuto della nota n. 4.

[15] Per zona rurale, si può intendere un'estesa superficie di terreno aperto, fuori o lontano da centri urbani o da importanti centri abitati, caratterizzata da una bassa densità di popolazione e abitata per lo più da qualche piccola comunità rurale, tipicamente insediata in borgate o case sparse.

[16] Ad esempio, rientrano in questa categoria gli autisti delle concessionarie di vendita che movimentano autobus o veicoli commerciali destinati ai clienti; gli autisti di imprese di trasporto persone che movimentano autobus fuori servizio per spostarli da un luogo ad un altro dove iniziano il servizio; gli autisti che movimentano mezzi in operazioni di carico / scarico dalle navi o dai traghetti, ecc.

[17] Secondo la definizione inserita nello stesso art. 16 del D.lgs. 286/2005 per trasporto occasionale si intende il viaggio di un veicolo, per la cui guida è richiesta la patente di guida delle categorie C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, svolto da conducenti che non hanno la qualifica di conducenti professionali e purché la specifica attività di autotrasporto non costituisca la fonte principale di reddito, mentre, il trasporto non incide sulla sicurezza stradale quando non è eccezionale ed è svolto in conformità alle pertinenti normative sulla circolazione stradale.

[18] Per la definizione di attività non prevalente si rimanda al contenuto della nota n. 4

[19] V. nota 93685 del 29.10.2009, il Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

[20] Salvo che lo Stato membro che l'ha rilasciata abbia optato per l'applicazione dell'art. 8 c. 2 della Direttiva che prevede che gli Stati membri possono ridurre o prorogare i termini di validità dei documenti allo scopo di farli coincidere con la data di scadenza della validità della patente di guida.

[21] Devono essere riconosciuti validi fino alla data di naturale scadenza gli attestati di conducente che non recano indicazione del codice "95" dell'Unione e che sono stati rilasciati a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 1072/2009 prima del 23.05.2020. Tali documenti, infatti, devono comunque essere accettati come prova di qualificazione fino al loro termine di scadenza.