



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC**

Ufficio federale delle strade USTRA

Berna, 10 dicembre 2021

Modifica dell'ordinanza sull'ammissione degli autisti (OAut; RS 741.521)

Commento

1 Situazione iniziale, motivi e finalità della revisione

Nell'aprile 2018 l'Unione europea ha aggiornato la normativa sulla qualificazione iniziale e la formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci e passeggeri attraverso la direttiva (UE) 2018/645¹, che modifica in particolare la direttiva 2003/59/CE². Per gli Stati membri il termine ultimo entro cui recepire le nuove disposizioni era il 23 maggio 2020.

La direttiva 2003/59/CE è parte dell'Accordo sui trasporti terrestri³ (ATT) tra la Svizzera e l'UE. Quest'ultimo è basato sul meccanismo del riconoscimento reciproco dell'equivalenza tra la legislazione svizzera e quella comunitaria, vale a dire che ogni Parte riconosce come equivalente alla propria, negli effetti e nel campo di applicazione, la legislazione dell'altra Parte, senza che debbano necessariamente essere identiche. Per poter beneficiare di tale meccanismo la Svizzera ha quindi emanato norme equivalenti a quelle europee nel diritto nazionale, precisamente nell'ordinanza del 15 giugno 2007⁴ sull'ammissione degli autisti (OAut).

L'Ufficio federale delle strade (USTRA), dopo aver esaminato l'aggiornamento del diritto UE sulla formazione iniziale e periodica dei conducenti professionali, ritiene opportuno adeguare di conseguenza le disposizioni dell'OAut. Le modifiche sono al tempo stesso volte a migliorare ulteriormente la sicurezza stradale e promuovere una guida ecocompatibile.

Una volta adattate le norme giuridiche nazionali e se l'UE le riterrà equivalenti alle proprie, gli atti europei che modificano la direttiva 2003/59/CE potranno essere integrati nell'ATT e le prescrizioni potranno essere applicate anche nel traffico transfrontaliero tra l'UE e la Svizzera, semplificandolo.

Il presente progetto include anche altre modifiche, alcune delle quali (p. es. definizione di nuove competenze operative nell'allegato OAut⁵) già poste in discussione dal Consiglio federale e approvate dalla maggioranza dei partecipanti alla procedura di consultazione⁶ svoltasi tra il 26 aprile e il 26 ottobre 2017 in merito alla revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre.

2 Commento ai singoli articoli

Art. 2 cpv. 3

I certificati di idoneità rilasciati da uno Stato membro dell'UE o dell'AELS sono retti dalla direttiva 2003/59/CE. Vista l'equivalenza tra le basi giuridiche svizzere e comunitarie, è logico che ai conducenti domiciliati in un Paese UE o AELS non venga richiesto un certificato di capacità svizzero (neanche se impiegati da un'impresa con sede in Svizzera; cfr. anche art. 5 e 7 OAut). Rispetto a oggi, le persone impiegate da un'impresa con sede in Svizzera avranno bisogno del certificato di capacità elvetico solo se domiciliate in un Paese non facente parte dell'UE né dell'AELS. I conducenti che trasferiscono il proprio domicilio in Svizzera dovranno invece acquisire, come finora, un certificato di capacità svizzero, qualsiasi sia lo Stato di provenienza (cfr. art. 7 OAut).

Art. 3 lett. a

La direttiva (UE) 2018/645 esplicita la deroga secondo cui non è necessario alcun certificato di idoneità professionale se un veicolo a motore è impiegato «per scopi privati». Anche in Svizzera l'analoga deroga prevista dall'OAut è fonte di continui problemi in sede di esecuzione, non essendo chiaro quando esattamente un trasporto sia a scopo privato. Secondo l'interpretazione della disposizione nella prassi svizzera, il certificato di capacità non è richiesto se si trasportano beni di proprietà del conducente o di una persona a questi legata da un rapporto di natura privata (parentela, amicizia ecc.), qualsiasi sia lo scopo. Lo stesso vale per il trasporto di persone legate al conducente da un rapporto di natura privata. In futuro, come nell'UE, sarà

¹ 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 e passeggeri e la direttiva 2006/126/CE concernente la patente di guida, nuovo testo giusta GU L 112 del 2.5.2018, pag. 29.

² 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; modificata da ultimo dalla direttiva (EU) 2018/645, GU L 112 del 2.5.2018, pag. 29).

³ Accordo del 21 giugno 1999 fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72)

⁴ RS 741.521

⁵ Cfr. <https://www.fedlex.admin.ch> → Procedure di consultazione → Procedure di consultazione concluse → 2017 → DATEC → Revisione delle prescrizioni concernenti la licenza di condurre → Rapporto sui risultati della consultazione, pag. 130 segg.

⁶ <https://www.fedlex.admin.ch> → Procedure di consultazione → Procedure di consultazione concluse → 2017 → DATEC → Revisione delle prescrizioni concernenti la licenza di condurre

esentato dal certificato di capacità chi conduce veicoli a motore utilizzati per trasporti non commerciali di persone o merci.

La formulazione scelta corrisponde alla definizione del termine «trasporto non commerciale» del nuovo articolo 2 capoverso 2 lettera l dell'ordinanza per gli autisti⁷ (OLR 1). È considerato non commerciale qualsiasi trasporto su strada, esclusi quelli per conto proprio o di terzi, non retribuito né direttamente né indirettamente, che non generi alcun reddito diretto o indiretto per il conducente del veicolo o per terzi e non sia connesso a un'attività professionale o commerciale. Costituiscono esempi di retribuzione indiretta le prestazioni in natura e gli sconti. Dato lo stretto legame contenutistico tra l'OLR 1 e l'OAuT, è opportuno uniformarne la terminologia, tanto più che l'entrata in vigore delle modifiche dell'OLR 1, prevista il 1° gennaio 2022, è quasi contemporanea a quella del presente progetto.

Rispetto alla prassi attuale, l'ambito di applicazione della deroga è leggermente ampliato: ad esempio, in futuro potranno essere trasportati senza certificato di capacità anche oggetti appartenenti a una persona con cui non si è in stretti rapporti, tuttavia solo se il trasporto non è retribuito né genera reddito per il conducente o terzi, direttamente o indirettamente, e non è legato a un'attività professionale o commerciale.

Art. 3 lett. c

Come nell'UE, i conducenti di veicoli a motore disciplinati dall'OAuT e utilizzati dai servizi di trasporto sanitario o su loro incarico non dovranno possedere un certificato di capacità.

Art. 3 lett. e

Come nell'UE, saranno esentati dal possesso del certificato di capacità anche i conducenti di veicoli a motore soggetti all'OAuT con cui sono effettuati trasporti non commerciali ai sensi dell'articolo 3 lettera a di aiuti umanitari. La disposizione derogatoria così integrata è identica a quella dell'articolo 4 capoverso 1 lettera d OLR 1.

Art. 3 lett. f

Con il recepimento della normativa UE, in linea di principio non è più consentito effettuare trasporti commerciali senza certificato di capacità durante le lezioni di scuola guida, le esercitazioni e gli esami di guida. Mentre questa norma già si applica ai trasporti commerciali di persone (cfr. art. 17 cpv. 6 e 17a cpv. 2 OAC), per quelli di merci si tratta di una nuova limitazione (da cui sono escluse le esercitazioni in quanto non previste per le categorie di licenza di condurre C e C1). Si introduce tuttavia la stessa agevolazione valida nell'UE, secondo cui i conducenti senza certificato possono trasportare merci a titolo commerciale durante lezioni ed esami di guida se l'accompagnatore possiede un certificato di capacità o un'abilitazione a maestro conducente validi della rispettiva categoria. In tal modo si evita che le imprese di trasporto aggirino la normativa, ad esempio affidando il trasporto commerciale di merci ad allievi conducenti accompagnati da una persona senza certificato. L'accompagnatore delle lezioni di guida deve inoltre soddisfare i requisiti di cui all'articolo 15 capoverso 1 LCStr. Se si circola a vuoto, ossia non vengono trasportate merci, ovviamente l'accompagnatore non necessiterà di nessuno dei suddetti documenti, essendo tali viaggi esclusi dal campo di applicazione dell'OAuT.

Art. 3 lett. f^{bis} (nuova)

I veicoli a motore utilizzati per recarsi al controllo ufficiale del veicolo o nell'ambito dello stesso possono continuare a essere impiegati anche per trasporti commerciali di persone o merci senza necessità del certificato di capacità. Nel merito si riprende parzialmente la disposizione del vigente articolo 3 lettera f OAuT.

Art. 3 lett. g

Come nell'UE, anche il trasporto di macchinari non sarà più soggetto all'obbligo del certificato di capacità purché la guida del veicolo non superi nella media settimanale la metà dell'orario di lavoro del conducente e le apparecchiature trasportate siano necessarie allo svolgimento della propria attività professionale. Per i conducenti impiegati a tempo parziale la metà dell'orario lavorativo è calcolata in percentuale del rispettivo tasso di occupazione.

Art. 3 lett. i (nuova)

Le nuove deroghe previste dal diritto europeo per le aziende agricole, forestali e orticole saranno applicate anche in Svizzera, estendendole all'apicoltura e sostituendo le aziende orticole con quelle ortofrutticole e vivaistiche. Non sono invece interessate le imprese di pesca in ragione della scarsa importanza rivestita per la Svizzera. La deroga di cui all'articolo 3 lettera i per dette imprese va interpretata in maniera restrittiva, ovvero

⁷ RS 822.221

andrà applicata solo ai conducenti che effettuano trasporti di una delle tipologie di cui all'articolo 87 capoversi 1 e 2 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale⁸ (ONC) finalizzati alla gestione della propria azienda. In particolare si tratta di:

- trasporti fra le diverse parti dell'azienda, segnatamente fra la sede e il luogo di svolgimento dell'attività (art. 87 cpv. 1 ONC);
- i seguenti trasporti, se non sono effettuati per fornitori o acquirenti che commerciano, producono o trasformano a titolo professionale le merci trasportate (art. 87 cpv. 2 ONC):
 - carico e scarico di beni dell'azienda quali foraggi, strame, concimi e sementi, di macchine e apparecchi agricoli, forestali o domestici, di mobili e oggetti domestici e materiali da costruzione;
 - trasporti di bestiame, ad esempio in relazione con l'alpeggio, i mercati e le esposizioni;
 - consegne al primo acquirente dei prodotti dell'azienda per la trasformazione o l'utilizzazione;
 - trasporti per una cava, una torbiera o un allevamento di suini, pollame o api facenti parte di un'azienda agricola o forestale come azienda accessoria.

Quest'elenco esaustivo si applica per analogia anche alle aziende ortofrutticole, vivaistiche e di apicoltura. I trasporti secondo l'articolo 86 capoverso 3 ONC sono esclusi dalla deroga al fine di evitare distorsioni della concorrenza nel settore del trasporto merci, mentre possono beneficiarne quelli collettivi effettuati da un gruppo di aziende sotto forma di aiuto reciproco, come nel caso delle barbabietole da zucchero, che vengono raccolte e trasportate nel sito di trasformazione da un veicolo unico. La distanza di 20 km stabilita al numero 2 dalla sede dell'azienda è volta a limitare il raggio dei trasporti interessati dall'agevolazione, tenendo così conto anche dei riscontri al riguardo pervenuti nel corso della consultazione.

Rinuncia a un'ulteriore deroga UE

Il diritto comunitario prevede un'altra esenzione dal certificato di capacità qualora la guida non sia frequente, sia effettuata in zone rurali per approvvigionare la propria impresa e non allo scopo di offrire servizi di trasporto e a condizione che sia comunque garantita la sicurezza stradale (art. 2 par. 2 direttiva (UE) 2018/645). In Svizzera una tale disposizione non è applicabile: le dimensioni ridotte del Paese e il carattere quasi ovunque rurale del territorio comporterebbero problemi insormontabili di delimitazione delle zone in cui applicare o meno l'esenzione, che pertanto non viene recepita. Ciò non implica necessariamente una decisione negativa dell'UE in merito all'equivalenza della normativa svizzera.

Art. 4 cpv. 1 e 3

Il termine «apprendistato di conducente di autocarri» è sostituito con «formazione professionale di base di autista di veicoli pesanti AFC». Vengono inoltre indicate le nuove competenze operative di cui all'allegato OAut, proposte dal Consiglio federale nel quadro della revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre e approvate dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione. Il capoverso 3 lettera b introduce l'obbligo per le persone che seguono un programma di formazione secondo il capoverso 2 di portare con sé un'attestazione rilasciata dal centro competente. Questo perché in generale gli autisti in formazione sono assunti a tempo determinato, cambiano più volte datore di lavoro o sono impiegati come ausiliari da diverse imprese, mentre i corsi sono impartiti da un solo centro, cui spetta pertanto il compito di attestare la formazione parallela all'attività professionale. Il documento consente alle autorità esecutive di verificare se la persona in questione è autorizzata a effettuare trasporti senza certificato di capacità.

Art. 5

Modifica puramente redazionale consistente nella suddivisione dell'articolo 5 nelle lettere a e b per una migliore leggibilità.

Art. 6 cpv. 2 lett. a

Modifica puramente redazionale.

Art. 7 cpv. 1, frase introduttiva e cpv. 2

Per la frase introduttiva del capoverso 1 e il capoverso 2 si rimanda ai commenti all'articolo 2 capoverso 3.

⁸ RS 741.11

Art. 9 cpv. 2^{bis}

Il nuovo capoverso 2^{bis} recepisce il punto 3 delle istruzioni USTRA del 20 maggio 2014 concernenti l'armonizzazione delle date di scadenza del certificato di capacità. Trattandosi di una modifica della validità del certificato, è opportuno disciplinarla a livello di ordinanza. La proroga della validità è giustificata in quanto l'ottenimento della categoria supplementare è vincolato al superamento di un esame.

Art. 10

Tra i requisiti da verificare durante l'esame teorico e pratico OAut sono state aggiunte le competenze operative, proposte dal Consiglio federale nel quadro della revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre e approvate dalla maggioranza dei partecipanti alla consultazione.

Art. 12 cpv. 2 e 14 cpv. 2

L'integrazione e la riorganizzazione dell'allegato comportano una modifica della numerazione, che rende necessario un adeguamento formale delle due disposizioni.

Art. 15 cpv. 1

Attualmente chi non supera l'esame teorico o il modulo generale dell'esame pratico può ripetere due volte la parte non superata. Al terzo tentativo non riuscito, i candidati devono di norma aspettare due anni prima di poter ripetere tali esami. Questa disposizione, incomprensibile per il settore dei trasporti, mette spesso in difficoltà anche le autorità cantonali competenti che devono decidere. Si propone pertanto che gli esami possano essere ripetuti un numero illimitato di volte, analogamente all'esame teorico complementare per la guida di autocarri e autobus.

Art. 17 cpv. 1 e 2

Per il capoverso 1 si rimanda ai commenti all'articolo 10.

Il contenuto del capoverso 2 è spostato nell'allegato (n. 3.3), riformulato e integrato con i temi prioritari della sicurezza e della salute sul posto di lavoro, in conformità con le modifiche apportate dalla direttiva (UE) 2018/645.

Il diritto UE ha introdotto la possibilità di accreditare altre formazioni (merci pericolose, trasporto di animali ecc.) nella formazione periodica OAut. In Svizzera questo già avviene sulla base dell'articolo 17 capoverso 2 OAut per i corsi riguardanti le merci pericolose, il cui riconoscimento compete ai Cantoni e all'Associazione dei servizi della circolazione (asa). La normativa vigente (cfr. art. 17 cpv. 2 lett. b OAut e n. 3.32 allegato P-OAut) permette di accreditare anche altri corsi (p. es. sul trasporto di animali).

Rinuncia al recepimento dell'articolo 10 bis della direttiva (UE) 2018/645

La Svizzera non intende, almeno per il momento, partecipare alla rete per l'applicazione delle disposizioni di cui all'articolo 10 bis della direttiva (UE) 2018/645. La rete, consistente in una piattaforma elettronica per lo scambio di informazioni sui certificati di idoneità professionale attestanti la formazione iniziale e periodica rilasciati o revocati, è all'inizio della fase di sviluppo. Le informazioni attualmente disponibili sulla sua impostazione concreta sono ancora troppo scarse per poter adattare la legislazione svizzera: ad esempio, non si è ancora del tutto definito quali documenti saranno scambiati. In un primo periodo si tratterà delle informazioni sulle carte di qualificazione del conducente e non sui certificati di idoneità professionale, come invece stabilito nell'articolo 10 bis della direttiva (UE) 2018/645. Tali dati non sono di particolare interesse per il nostro Paese, in quanto le carte di qualificazione del conducente emesse dalle autorità statali sono molto meno soggette a potenziali abusi rispetto ai certificati di idoneità professionale rilasciati dagli operatori privati. Nel workshop organizzato dall'Unione europea il 27 gennaio 2021 sull'implementazione della rete, al quale ha partecipato anche la Svizzera, era inoltre emerso che non tutti gli Stati membri intendono aderirvi. Fino a inizio ottobre 2021 avevano fatto questo passo solo Danimarca, Finlandia, Lussemburgo e Slovacchia. Anche a livello esecutivo, ad esempio per quanto riguarda i controlli di polizia stradale o la conversione di documenti esteri in certificati di capacità elvetici, un'astensione temporanea non comporta problemi né svantaggi per la Svizzera.

È pertanto prematuro disciplinare nella legislazione nazionale la partecipazione alla rete. La Svizzera segue però attentamente l'evoluzione del progetto, anche in rapporto ad efficacia ed eventuali vantaggi nonché al numero di Paesi UE aderenti e si riserva di riesaminare la propria adesione non appena la rete sarà completata e operativa negli Stati membri UE conformemente all'articolo 10 bis della direttiva (UE) 2018/645.

Art. 18, rubrica, cpv. 2, 3 (nuovo) e 4 (nuovo)

La rubrica è modificata in «Durata e struttura».

Il capoverso 2 è adeguato al nuovo diritto UE: non si parla più di corsi quotidiani (nel senso di giornalieri), bensì di corsi singoli. Ciascun corso, della durata minima di sette ore pause escluse, potrà essere ripartito su due giornate consecutive. Se la ripartizione dovesse risultare problematica nella pratica o comportare un peggioramento qualitativo della formazione periodica, si potranno apportare adeguamenti.

Già nel quadro della consultazione riguardante la revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre il Consiglio federale aveva proposto di fissare a 2 ore la durata massima di un modulo e-learning per un corso giornaliero di 7 ore. La normativa UE modificata permette al massimo 12 ore di e-learning sulle 35 ore complessive di formazione periodica obbligatoria (allegato punto 1 lett c della direttiva (UE) 2018/645). La Svizzera intende invece consentirne 15: i corsi sperimentali già svolti hanno dimostrato che 15 ore di e-learning sulla formazione complessiva o tre ore per ogni corso singolo di sette ore rappresentano la soluzione più adatta per il sistema svizzero. In considerazione del numero di partecipanti complessivo, il rapporto di 12 ore su 35 tra la quota di e-learning e le lezioni in presenza può essere rispettato nella media, senza implicare necessariamente una decisione negativa dell'UE in merito all'equivalenza della normativa svizzera.

Di conseguenza saranno ammesse al massimo 3 ore di e-learning per ogni corso singolo di 7 ore. Inoltre, tra il modulo e-learning e le lezioni in presenza potranno trascorrere al massimo cinque giorni, in modo da garantire una certa continuità (cpv. 3). Lo svolgimento dei corsi singoli comprendenti un modulo e-learning è disciplinato nel dettaglio al numero 4 dell'allegato (cpv. 4). In particolare, è stabilito che si deve dapprima seguire e concludere il modulo e-learning con un test online, il cui superamento costituisce la condizione di ammissione alle lezioni in presenza, all'inizio delle quali occorre inoltre superare un test d'ingresso. Sono infine disciplinati il riconoscimento e la valutazione degli organizzatori di corsi con modulo e-learning.

Art. 20 lett. b

Modifica redazionale concernente solo la lingua tedesca.

Art. 24

La disposizione è abrogata in quanto i simulatori sono verificati nel quadro della sorveglianza ordinaria svolta dai Cantoni (art. 26 cpv. 1 lett. e OAut), per cui non è più necessaria un'autorizzazione dell'USTRA. Sarà abrogato anche l'analogo obbligo di autorizzazione previsto dall'articolo 12 dell'ordinanza sui maestri conducenti⁹ (OMaeC), presumibilmente l'anno prossimo nell'ambito della revisione avviata dell'OMaeC.

Art. 26 cpv. 1 lett. h e cpv. 3, secondo periodo

Poiché in seguito alla sentenza del Tribunale federale 1C_45/2014 del 13 novembre 2014 l'USTRA non può più autorizzare deroghe a singole disposizioni per evitare casi particolarmente penalizzanti, questa competenza è conferita ai Cantoni, analogamente a quanto previsto per l'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC). Si vedano al riguardo le istruzioni USTRA del 18 novembre 2019 relative al rilascio di autorizzazioni speciali in virtù dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (OAC). Tra l'altro la maggioranza dei partecipanti alla consultazione riguardante la revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre aveva chiesto di inserire esplicitamente anche nell'OAu la facoltà delle autorità cantonali di emanare deroghe individuali e concrete.

Art. 27 cpv. 3 e 4

Queste disposizioni, ormai obsolete, possono essere abrogate.

Art. 27a cpv. 1, frase introduttiva e lett. a e b, 2, 3, frase introduttiva e lett. a e b nonché 5

Le disposizioni transitorie sulla modifica del 22 ottobre 2008 contenute nell'articolo 27a sono modificate come segue: i capoversi 1 e 3 sono adeguati dal punto di vista formale, i capoversi 2 e 5 sono abrogati perché obsoleti.

Allegato

Il titolo viene abbreviato in: «Ottenimento e proroga del certificato di capacità».

⁹ RS 741.522

N. 1

Tra i requisiti da verificare durante l'esame teorico e pratico OAut sono state aggiunte le competenze operative, già proposte dal Consiglio federale nel quadro della consultazione riguardante la revisione delle prescrizioni sulla licenza di condurre e approvate dalla maggioranza dei partecipanti. Il numero 1.4 dell'allegato si riferisce solo alla trasmissione e acquisizione di conoscenze relative al trasporto di persone e merci e ai requisiti connessi, ma non a questioni di responsabilità civile.

N. 2

Al numero 2 «Conoscenze e attitudini» sono accorpati i numeri 1–3 dell'allegato vigente adattati (mediante stralci, aggiunte o novità), in linea con le nuove disposizioni europee (direttiva (UE) 2018/645). Si tratta dei numeri 2.112, 2.113, 2.114 (completamente nuovo), 2.121, 2.141, 2.142, 2.221, 2.321 e 2.331.

Rientrano tra i contenuti di apprendimento anche le conoscenze sui sistemi di assistenza alla guida e la capacità di ottimizzare il consumo di carburante, che permettono di migliorare la sicurezza stradale e promuovere la guida ecologica.

N. 3

Le modifiche sono volte a disciplinare nel dettaglio le modalità di svolgimento della formazione periodica. Il numero 3.1 riporta i principi dell'apprendimento attivo; il numero 3.2 stabilisce il numero massimo di partecipanti; il numero 3.3 riprende il contenuto dell'articolo 17 capoverso 2; il numero 3.4 si riferisce all'articolo 10.

N. 4

I progetti pilota relativi ai corsi singoli con modulo e-learning finora condotti hanno comprovato la validità di questa forma di insegnamento nell'ambito della formazione periodica. Per evitare che invece dell'autista sia un terzo a svolgere tale modulo, andranno superati un test online alla sua conclusione e un test d'ingresso all'inizio delle lezioni in presenza. Il numero 4 dell'allegato disciplina in dettaglio lo svolgimento dei corsi singoli con modulo e-learning, come pure il riconoscimento e la valutazione degli organizzatori di corsi.