



Consiliul  
Uniunii Europene

Bruxelles, 1 martie 2023  
(OR. en)

6795/23

---

---

**Dosar interinstituțional:  
2023/0053(COD)**

---

---

**TRANS 74  
IA 29  
CODEC 253**

## **PROPUNERE**

---

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	1 martie 2023
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2023) 127 final
Subiect:	Propunere de DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei

---

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2023) 127 final.

---

Anexă: COM(2023) 127 final



Bruxelles, 1.3.2023  
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei**

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

Prezenta propunere se referă la o revizuire majoră a normelor Uniunii privind permisele de conducere. Este a treia revizuire a acestor norme, care au fost introduse pentru prima dată în 1980 prin Directiva 80/1263/CEE<sup>1</sup>, urmată de A doua directivă privind permisele de conducere – Directiva 91/439/CEE<sup>2</sup> și de A treia directivă privind permisele de conducere – Directiva 2006/126/CE<sup>3,4</sup>.

#### **• Temeiurile și obiectivele propunerii**

Siguranța rutieră în UE s-a îmbunătățit în mod semnificativ în ultimii 20 de ani. Numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 61,5 %, de la aproximativ 51 400 în 2001 la aproximativ 19 800 în 2021. Cu toate acestea, siguranța rutieră nu s-a îmbunătățit atât de mult pe cât ar fi fost necesar. Încetinirea ritmului cu care scădea numărul deceselor rutiere, constatată în 2014, a determinat miniștrii transporturilor din UE să emită o declarație ministerială privind siguranța rutieră în cadrul Consiliului informal al transporturilor de la Valletta din martie 2017<sup>5</sup>, în cadrul căruia statele membre au solicitat Comisiei să exploreze posibilități de consolidare a cadrului juridic al UE privind siguranța rutieră, pentru a se asigura scăderea numărului de decese cauzate de accidentele rutiere.

Ca parte a celui de-al treilea pachet privind mobilitatea, din mai 2018, Comisia a publicat un „Plan de acțiune strategic privind siguranța rutieră”<sup>6</sup>, în care a solicitat o nouă abordare pentru a contracara tendința de stagnare a cifrelor privind siguranța rutieră în UE și pentru a se apropia de obiectivul pe termen lung de a înregistra zero decese cauzate de accidentele rutiere în UE până în 2050 („viziunea zero”). În iunie 2019, Comisia a publicat Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”<sup>7</sup>. În acest document, Comisia a propus noi ținte intermediare de reducere cu 50 % a numărului de decese cauzate de accidentele rutiere în perioada 2020-2030, precum și de reducere cu 50 % a

<sup>1</sup> JO L 375, 31.12.1980, p. 1 [EUR-Lex - 31980L1263 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>2</sup> JO L 237, 24.8.1991, p. 1 [EUR-Lex - 31991L0439 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>3</sup> JO L 403, 30.12.2006, p. 18 [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>4</sup> Prima directivă privind permisele de conducere (Directiva 80/1263/CEE) a introdus în UE primul set de norme referitoare la armonizarea sistemelor naționale de permise de conducere, în special prin introducerea unui model comunitar de permis, prin definirea preliminară a categoriilor de vehicule și prin stabilirea condițiilor în care permisele de conducere pot fi eliberate sau schimbate în întreaga UE. Aceste norme au fost detaliate și extinse în A doua directivă privind permisele de conducere (Directiva 91/439/CEE). Cele mai importante aspecte au fost instituirea recunoașterii reciproce a permiselor de conducere eliberate de statele membre și introducerea cerințelor privind vârsta minimă de la care se poate obține permisul de conducere. A treia directivă privind permisele de conducere (Directiva 2006/126/CE) a fost aprobată în decembrie 2006 și a fost modificată de unsprezece ori între 2009 și 2020, în principal pentru a îmbunătăți armonizarea normelor și a cerințelor comune, precum și pentru a o adapta la evoluțiile tehnologice.

<sup>5</sup> A se vedea: [https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta\\_Declaration\\_on\\_Improving\\_Road\\_Safety.pdf](https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf); în iunie 2017, Consiliul a adoptat Concluziile privind siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta (a se vedea documentul 9994/17).

<sup>6</sup> Anexa I la COM(2018) 293 final (Europa în mișcare. Mobilitate durabilă pentru Europa: sigură, conectată și curată) [EUR-Lex - 52018DC0293 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>7</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

numărului de vătămări corporale grave în aceeași perioadă, astfel cum se recomandă în Declarația de la Valletta.

În Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă<sup>8</sup> din 2020, Comisia a reiterat obiectivul de a ajunge la zero decese în toate modurile de transport până în 2050 și a anunțat revizuirea Directivei privind permisele de conducere, printre altele pentru a ține seama de inovarea tehnologică, inclusiv de permisele de conducere mobile, în cadrul inițiativei emblematice nr. 10 – „Îmbunătățirea siguranței și a securității transporturilor”. În octombrie 2021, Parlamentul European a adoptat o rezoluție referitoare la Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030<sup>9</sup>, în care a invitat Comisia să promoveze în continuare siguranța rutieră, în special prin standarde mai înalte în ceea ce privește formarea conducătorilor auto.

Propunerea de față a fost anunțată în Programul de lucru al Comisiei pentru 2022, în cadrul anexei II (Inițiative REFIT), sub titlul „Un nou elan pentru democrația europeană”<sup>10</sup>, și îndeplinește obiectivele Agendei pentru o mai bună legislație<sup>11</sup> prin asigurarea faptului că legislația existentă este mai simplă și clară, nu creează sarcini inutile și ține pasul cu evoluțiile politice, societale și tehnologice în continuă evoluție.

Unul dintre cele mai avansate cadre din lume privind permisele de conducere este în vigoare și este aplicat de UE și de celelalte state membre ale SEE. În total, peste 250 de milioane de conducători auto intră sub incidența lui. Piatra de temelie a acestui cadru este Directiva privind permisele de conducere, care stabilește măsuri juridice comune pentru recunoașterea și eliberarea permiselor de conducere în Uniunea Europeană. Obiectivele sale sunt îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații a cetățenilor în cadrul UE. Odată cu instituirea liberei circulații de către piața unică europeană, normele UE privind permisele de conducere au contribuit la realizarea mai ușoară a călătoriilor transfrontaliere și au facilitat schimbarea reședinței pentru cetățenii care se stabilesc într-un alt stat membru. Cu toate acestea, cetățenii se confruntă în continuare cu neconcordanțe între abordările naționale, ceea ce le afectează de asemenea drepturile de conducere. Totodată, ei se confruntă cu deficiențele și dificultățile care au afectat punerea în aplicare a directivei.

Prezenta inițiativă se bazează pe Directiva 2006/126/CE, care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații prin:

- introducerea unui model unic de permis de conducere al Uniunii Europene, obligatoriu pentru toți conducătorii auto începând cu 2033, cu scopul de a asigura o mai bună protecție împotriva fraudei și a falsificării;
- clasificarea permiselor de conducere în funcție de tipurile de vehicule și de vârstele minime de la care pot fi conduse acestea;
- reînnoirea administrativă obligatorie a tuturor permiselor de conducere noi o dată la 10 ani;
- simplificarea sarcinii administrative a conducătorilor auto care își schimbă reședința într-un alt stat membru;

<sup>8</sup> COM(2020) 789 final [EUR-Lex - 52020DC0789R\(01\) - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>9</sup> P9\_TA(2021)0407 [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_RO.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_RO.pdf)

<sup>10</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>11</sup> SWD(2021) 305 final [O mai bună legislație \(europa.eu\)](#)



norme comune privind schimbarea permiselor de conducere eliberate de țări terțe atunci când titularul își stabilește reședința în Uniunea Europeană, iar permisele UE obținute într-un stat membru prin schimbarea permisului dintr-o țară terță pot să nu mai fie valabile în cazul în care persoana respectivă își transferă reședința într-un alt stat membru.

În sfârșit, mai multe state membre<sup>14</sup> au introdus sau intenționează să introducă permise de conducere naționale mobile (digitale) care nu sunt însoțite de eliberarea unui document fizic (adică a unui card). Întrucât directiva actuală stabilește principiul recunoașterii reciproce numai pentru permisele fizice, rezultă că permisele de conducere mobile vor rămâne valabile numai pe teritoriul statului emitent. În consecință, cadrul actual ne împiedică să valorificăm beneficiile transformării digitale a transportului rutier la nivel european și împiedică libera circulație pe tot cuprinsul UE.

Noua propunere de directivă privind permisele de conducere se bazează pe obiectivele directivei anterioare – și anume îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații – dar răspunde, de asemenea, necesității de a crește durabilitatea și de a intensifica transformarea digitală a transportului rutier. Propunerea contribuie și la realizarea obiectivelor de dezvoltare durabilă<sup>15</sup>, prin faptul că ajută la dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile până în 2030, precum și la asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți. De asemenea, propunerea acordă o atenție deosebită nevoilor de siguranță rutieră ale tuturor grupurilor societății, în special ale utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum sunt pietonii, bicicliștii, utilizatorii de vehicule motorizate pe două roți, utilizatorii de dispozitive de mobilitate personală și persoanele cu handicap sau cu mobilitate și capacitate de orientare redusă<sup>16</sup>. Prin includerea unor norme noi referitoare la mecanismul de transmisie automată și prin creșterea masei maxime a majorității vehiculelor cu emisii zero din categoria B, propunerea va favoriza adoptarea unor astfel de vehicule, contribuind astfel la obiectivele Legii europene a climei<sup>17</sup> și la obiectivul ambițios de reducere la zero a poluării enunțat în Pactul verde european, pentru a avea un mediu lipsit de poluare nocivă până în 2050<sup>18</sup>.

Noua propunere de directivă privind permisele de conducere este coerentă cu Regulamentul privind portalul digital unic<sup>19</sup>, care oferă acces la informații online, la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și la proceduri de e-guvernare prin intermediul portalului „Your Europe” (Europa ta). Informațiile care fac obiectul propunerii sunt deja incluse în anexa I la Regulamentul privind portalul digital unic. Pentru a reduce și mai mult sarcina administrativă, anexa II la Directiva privind permisele de conducere va fi modificată pentru a se asigura că

---

<sup>14</sup> Acestea sunt deja disponibile (în Spania, Danemarca, Grecia, Polonia, Portugalia) sau sunt avute în vedere (în Austria, Belgia, Cipru, Estonia, Finlanda, Germania, Irlanda, Italia, Lituania, Luxemburg, Țările de Jos și Suedia) conform documentului informal nr. 10 al CEE-ONU din 13 septembrie 2022 și activităților de consultare.

<sup>15</sup> [https://sdgs.un.org/#goal\\_section](https://sdgs.un.org/#goal_section)

<sup>16</sup> Obiectivul nr.11 și Ținta 11.2 din Agenda 2030 pentru dezvoltare durabilă a ONU (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

<sup>17</sup> Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 iunie 2021 de instituire a cadrului pentru realizarea neutralității climatice și de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 401/2009 și (UE) 2018/1999 („Legea europeană a climei”) (JO L 243, 9.7.2021, p. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final [EUR-Lex - 52021DC0400 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

<sup>19</sup> Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21.11.2018, p. 1) [EUR-Lex - 32018R1724 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

procedura administrativă pusă la dispoziția cetățenilor și rezidenților se desfășoară în totalitate online.

Prin urmare, obiectivul inițiativei este de a îmbunătăți siguranța rutieră și de a facilita libera circulație a persoanelor în Uniunea Europeană, contribuind în același timp la un transport rutier durabil și la transformarea digitală a acestuia prin:

- *îmbunătățirea aptitudinilor, a cunoștințelor și a experienței privind conducerea, precum și reducerea și pedepsirea comportamentelor periculoase.* Normele referitoare la formarea, examinarea și perioada de probă a conducătorilor auto vor asigura faptul că șoferii, în special cei tineri și cei începători, obțin aptitudinile, cunoștințele și experiența necesare pentru a conduce în siguranță, fiind totodată conștienți de riscuri. De asemenea, toți conducătorii auto ar trebui să beneficieze de îmbunătățirea aptitudinilor și a cunoștințelor privind tehnologiile avansate, valorificând pe deplin potențialul inovațiilor în materie de siguranță și de mediu și asigurând o coexistență lipsită de pericole între traficul motorizat și modurile de transport active. Conducătorii auto ar trebui să răspundă pentru comportamentul lor periculos la volan în toate statele membre, pentru a crea un mediu favorabil îmbunătățirii siguranței rutiere;
- *asigurarea aptitudinii fizice și mintale adecvate a conducătorilor auto în întreaga UE.* Normele referitoare la aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere ale șoferilor neprofesioniști vor fi îmbunătățite și actualizate în funcție de cele mai noi evoluții tehnologice și în conformitate cu modelul dizabilității bazat pe drepturile omului<sup>20</sup>. În plus, procesul de control medical va fi îmbunătățit în întreaga UE pentru a contribui mai bine la realizarea obiectivelor de siguranță rutieră;
- *eliminarea barierelor inadecvate sau inutile care afectează solicitanții și titularii de permise de conducere.* Persistă o serie de obstacole în calea accesului conducătorilor auto la permise și a recunoașterii drepturilor lor de conducere, fapt care, la rândul său, împiedică libera circulație în UE: dificultăți legate de examenele de conducere ca urmare a necunoașterii limbilor, a normelor diferite de stabilire a reședinței obișnuite pentru rezidenții UE sau a lipsei de continuitate a anumitor drepturi de conducere atunci când aceștia călătoresc și își schimbă reședința în cadrul UE. De asemenea, se preconizează că eliminarea acestor bariere va contribui la soluționarea penuriei actuale de șoferi, în special de camion, fără a compromite siguranța rutieră. În plus, ar trebui introdusă o armonizare suplimentară în ceea ce privește valabilitatea permiselor de conducere, precum și un permis de conducere mobil.

În capitolul 3 din prezenta expunere de motive se prezintă informații mai detaliate cu privire la modul în care inițiativa abordează obiectivele de mai sus și problemele conexe.

Pentru a asigura o abordare coerentă în domeniul siguranței rutiere în ceea ce privește aplicarea transfrontalieră a normelor de circulație rutieră, se instituie un pachet de negocieri format din trei inițiative: pe lângă prezenta propunere, pachetul mai conține o propunere de

---

<sup>20</sup> Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap din 13 decembrie 2006, la care UE este parte începând din 21 ianuarie 2011.

nouă directivă de modificare a Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră („Directiva CBE”)<sup>21,22</sup> și o propunere de directivă privind efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule<sup>23</sup>.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere este în concordanță cu alte acte legislative ale UE privind siguranța rutieră: Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane<sup>24,25</sup>; Directiva (UE) 2015/413<sup>26</sup>; și așa-numitul „Regulament privind siguranța generală”<sup>27,28</sup>. De asemenea, propunerea este în concordanță cu cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași către „Viziunea zero”<sup>29</sup>.

Inițiativa este aliniată, de asemenea, la Directiva CBE. În contextul asistenței reciproce (articolul 15), Directiva privind permisele de conducere prevede și o rețea pentru schimbul de informații referitoare la permisele de conducere (RESPER), care poate fi utilizată pentru punerea în aplicare a Directivei privind permisele de conducere, a Directivei privind calificarea și formarea conducătorilor auto profesioniști și a Directivei CBE – precum și pentru verificarea respectării acestora. În prezent, nu este clar din punct de vedere juridic dacă RESPER va putea fi utilizată în scopurile Directivei CBE (pe baza EUCARIS), din cauza formulării articolului 15 din Directiva privind permisele de conducere și a faptului că articolul 4 alineatul (4) din Directiva CBE prevede obligația statelor membre de a se asigura că schimbul de informații în temeiul Directivei CBE se realizează „fără să aibă loc un schimb de date între alte baze de date care nu sunt utilizate în scopul prezentei directive”. În consecință, marea majoritate a autorităților de aplicare a legii nu utilizează RESPER în scopul controlului.

Directiva CBE este în curs de revizuire în paralel cu revizuirea Directivei privind permisele de conducere, atât din motive juridice, cât și din motive legate de coerență. În acest context, se are în vedere eliminarea restricțiilor privind utilizarea altor baze de date. Accesul la RESPER în scopul asigurării respectării legii va fi posibil în condițiile specificate de Directiva

---

<sup>21</sup> COM(2023) 126 final.

<sup>22</sup> JO L 68, 13.3.2015, p. 9 [EUR-Lex - 32015L0413 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>23</sup> COM(2023) 128 final.

<sup>24</sup> JO L 330, 23.12.2022, p. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>25</sup> Care stabilește norme speciale pentru calificarea și formarea conducătorilor auto profesioniști ai vehiculelor respective.

<sup>26</sup> Care facilitează schimbul de informații între statele membre atunci când se săvârșesc încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru.

<sup>27</sup> Regulamentul (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, JO L 325, 16.12.2019, p. 1 [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>28</sup> Care prevede echiparea obligatorie a vehiculelor noi cu elemente de siguranță avansate.

<sup>29</sup> SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

privind permisele de conducere, rezultatul preconizat fiind acela că vor fi cercetate cu succes mai multe încălcări. În plus, revizuirea Directivei privind permisele de conducere va clarifica toate cazurile de utilizare care presupun accesul la RESPER în contextul aplicării legii, pentru a elimina complet incertitudinile juridice.

Se propune ca dispozițiile privind efectul la nivelul Uniunii al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule să fie incluse într-un act separat. Acesta va reglementa aplicarea transfrontalieră a deciziilor de decădere, în timp ce consecințele asupra emiterii vor rămâne cele vizate de prezenta inițiativă.

Propunerea face parte, de asemenea, din Anul european al competențelor, care urmărește să promoveze învățarea pe tot parcursul vieții, să consolideze competitivitatea întreprinderilor din UE și să sprijine tranziția verde și tranziția digitală într-un mod echitabil din punct de vedere social.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Directiva privind permisele de conducere reglementează drepturile de conducere în funcție de categoriile de vehicule. Anumite categorii sunt definite prin trimitere la normele UE:

- Directiva 96/53/CE a Consiliului de stabilire a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional<sup>30</sup>, care permite identificarea tipurilor de vehicule care utilizează combustibili alternativi;
- Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicliuri<sup>31</sup>, care permite identificarea tipurilor de mopeduri, motociclete, tricicliuri motorizate și cvadricicliuri.

Directiva stabilește vârstele minime de la care pot să obțină permisul de conducere viitorii conducători auto profesioniști, care intră sub incidența Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane<sup>32</sup>.

În plus, în cazul schimbului de informații referitoare la permisele de conducere se aplică și normele privind protecția datelor cu caracter personal, în special Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor)<sup>33</sup>.

La 3 iunie 2021, Comisia a adoptat o propunere<sup>34</sup> de revizuire a Regulamentului (UE) nr. 910/2014<sup>35</sup> în ceea ce privește instituirea unui cadru pentru identitatea digitală europeană.

---

<sup>30</sup> JO L 235, 17.9.1996, p. 59 [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>31</sup> JO L 60, 2.3.2013, p. 52 [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>32</sup> JO L 330, 23.12.2022, p. 46 [EUR-Lex - 32022L2561 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>33</sup> JO L 119, 4.5.2016, p. 1 [EUR-Lex - 32016R0679 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>34</sup> COM(2021) 281 final [EUR-Lex - 52021PC0281 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Acest nou cadru asigură componentele relevante pentru permisele de conducere mobile. În special identitatea electronică, eventual și caracteristicile portofelului electronic, pot fi utilizate pentru a dezvolta o soluție interoperabilă pentru permisele de conducere UE mobile.

Prezenta propunere este în concordanță cu obiectivul UE privind neutralitatea climatică până în 2050 și contribuie la îndeplinirea acestuia, astfel cum se prevede la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2021/1119 al Parlamentului European și al Consiliului, care instituie cadrul UE pentru realizarea neutralității climatice.

## **2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA**

### **• Temeiul juridic**

Temeiul juridic al propunerii este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea UE (TFUE)<sup>36</sup>. Articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE prevede competența Uniunii Europene în domeniul transporturilor de a stabili măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor, inclusiv a siguranței rutiere.

### **• Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Uniunea are deja competențe în domeniul permiselor de conducere, în temeiul Directivei 2006/126/CE. Printre aspectele legate de permisele de conducere se numără aspecte transnaționale care nu pot fi reglementate individual de statele membre. Deși Directiva privind permisele de conducere reprezintă un pas important în procesul de armonizare a normelor privind permisele de conducere și contribuie la punerea în aplicare a politicilor UE, aceasta a fost modificată de unsprezece ori până în prezent pentru a armoniza normele și cerințele comune, precum și pentru a adapta normele la progresul științific și tehnic înregistrat din 2006 până în prezent. Noile norme care urmează să fie introduse prin prezenta propunere rămân în limitele competențelor conferite Uniunii prin aplicarea articolului 91 alineatul (1) din TFUE și, având în vedere legătura lor cu cadrul deja existent privind permisele de conducere, pot fi realizate în mod adecvat doar la nivelul Uniunii.

Având în vedere obiectivele UE privind siguranța rutieră și progresele insuficiente preconizate în ceea ce privește reducerea numărului de decese și vătămări corporale grave asociate accidentelor rutiere, sunt necesare acțiuni suplimentare la nivelul UE pentru a îndeplini obiectivele stabilite. De exemplu, lupta împotriva comportamentului periculos pe șosele poate da cu adevărat rezultate numai în cazul în care contravenienții rutieri nerezidenți suportă consecințele comportamentului lor, în aceleași condiții ca rezidenții. Aceste obiective nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre în mod individual, având în vedere dimensiunea transfrontalieră a problemelor avute în vedere.

De asemenea, sunt necesare acțiuni suplimentare la nivelul UE pentru a elimina barierele inutile și nejustificate din calea liberei circulații a persoanelor cauzate de procedurile imperfecte de eliberare și reînnoire a permiselor de conducere. Aceste probleme trebuie abordate la nivelul UE, deoarece au și o dimensiune transfrontalieră. În ceea ce privește cazul

---

<sup>35</sup> Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă, JO L 257, 28.8.2014, p. 73 [EUR-Lex - 32014R0910 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>36</sup> JO C 115, 9.5.2008, p. 85 [EUR-Lex - 12008E091 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

specific al permiselor de conducere mobile, acestea pot fi recunoscute reciproc în întreaga UE numai dacă soluțiile utilizate de statele membre sunt armonizate și interoperabile.

Fără intervenția UE, cooperarea între statele membre pe tema permiselor de conducere ar fi continuat prin acorduri bilaterale sau multilaterale care, la rândul lor, ar fi dus la creșterea complexității sistemului de acordare a permiselor și la o sarcină administrativă mai mare pentru titularii permiselor și pentru administrații. Este posibilă apariția unor probleme administrative pentru conducătorii auto și în cazul călătoriilor în state membre<sup>37</sup> care nu sunt părți contractante la Convenția de la Viena<sup>38</sup>, de exemplu ca urmare a obligației de a deține un permis de conducere internațional. În sfârșit, atunci când își schimbă reședința în UE, titularii permiselor de conducere UE ar trebui să obțină un nou permis de conducere eliberat de noua țară de reședință, fie printr-o schimbare administrativă, fie prin promovarea examenului de conducere la fel ca orice alt solicitant. În absența unei intervenții din partea UE, integrarea conducătorilor auto profesioniști străini în sectorul transportului rutier din UE va rămâne limitată din cauza dificultăților administrative cu care se confruntă conducătorii auto străini pentru a-și menține drepturile de conducere. Eliminarea acestei bariere ar putea contribui la rezolvarea problemei deficitului de conducători auto în UE, împreună cu alte acțiuni suplimentare acestei măsuri, referitoare de exemplu la calificările conducătorilor auto, la îmbunătățirea condițiilor de muncă și la provocările structurale.

- **Proportionalitatea**

Propunerea este necesară și proporțională cu obiectivul de a facilita libera circulație prin norme suplimentare armonizate privind permisele de conducere, întrucât statele membre nu pot asigura în mod individual recunoașterea peste tot a dreptului de a conduce pe baza unui permis de conducere eliberat de un alt stat membru.

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivelor de asigurare a unui nivel îmbunătățit de siguranță rutieră și de facilitare a libertății de circulație, deoarece opțiunile de politică adoptate oferă în continuare statelor membre un nivel de flexibilitate adecvat. Pentru permisele de conducere mobile se prevăd numai cerințe minime de armonizare, normele privind perioadele de probă permit statelor membre să aplice condiții sau restricții naționale suplimentare conducătorilor auto începători, iar normele privind schimbarea permiselor de conducere cu țările terțe sunt definite într-un mod restrâns.

Prin urmare, este necesară o abordare transparentă, eficientă și coordonată, care să asigure tratamentul egal al utilizatorilor drumurilor din UE, în special ca o condiție favorizantă a principiului recunoașterii reciproce a permiselor de conducere, iar propunerea avută în vedere respectă principiul proporționalității.

- **Alegerea instrumentului**

În vederea asigurării unei formulări juridice clare și coerente, cea mai adecvată soluție juridică este revizuirea completă a directivei.

---

<sup>37</sup> Spania, Malta, Cipru și Irlanda.

<sup>38</sup> Convenția privind circulația rutieră, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968.

### 3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluările *ex post*/verificarea adecvării legislației existente**

Comisia Europeană a publicat în 2022 o evaluare *ex post*<sup>39</sup> a Directivei 2006/126/CE, în conformitate cu principiile unei mai bune legiferări. Evaluarea a demonstrat că acțiunea combinată a Directivei 2006/126/CE și a celor două directive precedente a dus la creșterea nivelului de siguranță pentru utilizatorii drumurilor din Uniune și a facilitat libera circulație. De asemenea, în urma evaluării s-a constatat că Directiva privind permisele de conducere a avut un efect pozitiv în sensul diminuării fraudelor legate de permisele de conducere și a turismului permiselor de conducere. S-a redus și sarcina administrativă, în special pentru titularii de permise de conducere. Totodată, s-a demonstrat că există posibilitatea de a spori în continuare atât nivelul de siguranță, cât și eficiența și proporționalitatea unora dintre cerințele normative. Evaluarea a recunoscut că sistemul de transport al UE se schimbă rapid ca urmare a impactului digitalizării, a punerii unui accent tot mai mare pe modurile active de transport urban, a apariției unor noi forme de mobilitate, a evoluțiilor în ceea ce privește conectivitatea și automatizarea și a rolului tot mai important al inteligenței artificiale, precum și a adoptării vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero. În urma evaluării s-a ajuns la concluzia că este necesară adaptarea actualului cadru legislativ, nu numai pentru a răspunde nevoilor din prezent, ci și pentru a aborda provocările viitorului.

O altă concluzie a evaluării a fost că soluțiile digitale, inclusiv permisele de conducere mobile și RESPER, nu au fost explorate suficient. De asemenea, s-a constatat că normele privind aptitudinile și cunoștințele în materie de condus auto nu reflectă suficient noile soluții tehnologice, cum ar fi sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto, conducerea semiautomată și automată, utilizarea simulatoarelor, precum și adoptarea soluțiilor de micromobilitate și a vehiculelor cu mecanism de transmisie automată care generează emisii scăzute sau emisii zero.

În plus, unele dispoziții nu reușesc să faciliteze în mod optim libera circulație a persoanelor, cum sunt cele privind stabilirea reședinței obișnuite, recunoașterea permiselor de conducere străine și perioadele de valabilitate. În plus, directiva nu este pe deplin complementară cu Directiva (UE) 2015/413<sup>40</sup> în ceea ce privește aplicarea sancțiunilor pentru încălcările respective. De asemenea, directiva ar trebui să fie aliniată mai bine la Regulamentul privind siguranța generală<sup>41</sup>.

- **Consultările cu părțile interesate**

În conformitate cu Orientările privind o mai bună legiferare, au avut loc consultări cu părțile interesate în cursul evaluării *ex post* și al evaluării impactului.

În cursul evaluării *ex post*, la 16 octombrie 2020 a fost organizat un atelier cu părțile interesate destinat colectării de probe, confirmării constatărilor identificate, solicitării de feedback cu privire la constatările emergente și culegerii de opinii.

---

<sup>39</sup> SWD(2022) 17 final.

<sup>40</sup> JO L 68, 13.3.2015, p. 9. [EUR-Lex - 32015L0413 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

<sup>41</sup> JO L 325, 16.12.2019, p. 1 [EUR-Lex - 32019R2144 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

În perioada 28 octombrie 2020-20 ianuarie 2021 a avut loc o consultare publică deschisă, la care publicul interesat și părțile interesate au avut ocazia să își exprime opiniile cu privire la normele în vigoare.

În cursul etapei pregătitoare a evaluării impactului, părțile interesate au avut posibilitatea de a oferi feedback cu privire la evaluarea inițială a impactului (T2 2021). Ulterior, s-au desfășurat următoarele activități de consultare specifice:

- două runde de interviuri:
  - interviuri de explorare în faza inițială (T1 și T2 2022);
  - interviuri aprofundate pentru a aduna informațiile lipsă și a evalua impactul preconizat al măsurilor de politică (T2 și T3 2021);
- două runde de anchete:
  - o anchetă de fundamentare a analizei problemei (T2 2022);
  - o anchetă de evaluare a impactului măsurilor de politică (T2 și T3 2022).

La final, în T3 2022 a avut loc o nouă consultare publică deschisă.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Pe durata evaluării impactului au avut loc trei ateliere la nivel de experți:

- formarea, examinarea și categoriile de vehicule, T1 2022;
- eliberarea și recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere, T2 2022;
- consecințele încălcării normelor de circulație rutieră și capacitatea din punct de vedere medical, T2 2022.

Activitatea proprie a serviciilor Comisiei privind evaluarea impactului a fost completată de un studiu de sprijin extern realizat de consorțiul independent format din COWI, Ecorys și NTUA.

În cursul evaluării *ex post* și al etapei pregătitoare a evaluării impactului a fost informat și consultat cu regularitate Comitetul pentru permise de conducere instituit în temeiul articolului 9 din directiva actuală, alcătuit în principal din experți din statele membre.

- **Evaluarea impactului**

Prezenta propunere de revizuire a Directivei privind permisele de conducere este însoțită de un raport de evaluare a impactului<sup>42</sup>, al cărui proiect a fost prezentat Comitetului de control normativ (CCN) la 12 octombrie 2022. CCN a emis un aviz pozitiv la 18 noiembrie 2022<sup>43</sup>. Raportul de evaluare a impactului a fost revizuit în conformitate cu recomandările CCN. Observațiile tehnice mai detaliate ale CCN au fost de asemenea abordate. Raportul de

---

<sup>42</sup> SWD(2023) 128 final.

<sup>43</sup> RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617.

evaluare a impactului include în secțiunea 5 o descriere detaliată a opțiunilor de politică, iar în secțiunea 6 este prezentată o analiză cuprinzătoare a impactului tuturor opțiunilor. Opțiunile de politică analizate pot fi sintetizate după cum urmează:

### Opțiunea de politică A

Opțiunea de politică A (OP-A) cuprinde măsuri de politică comune tuturor celor trei opțiuni de politică. Măsurile din cadrul OP-A vizează alinierea Directivei privind permisele de conducere la evoluțiile tehnologice, științifice și societale care au loc în UE, aducându-se îmbunătățiri principalelor dispoziții ale directivei și fiind abordate nevoile și oportunitățile de pe piață.

În ceea ce privește siguranța rutieră, opțiunea extinde gama de aspecte care fac obiectul testării. De asemenea, modernizează mijloacele tehnice (RESPER) care stau la baza cooperării dintre autoritățile competente în contextul combaterii fraudei și a falsificării. În cadrul acestei opțiuni, normele sunt adaptate pentru a ține seama de creșterea numărului de vehicule care utilizează combustibili alternativi în cadrul parcului de vehicule al UE. Nu în ultimul rând, sunt de asemenea actualizate normele privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru a conduce și se instituie o nouă platformă dedicată schimbului de informații, pentru a face posibilă diseminarea cunoștințelor pe scară mai largă între autorități.

În ceea ce privește libertatea de circulație, opțiunea introduce aceeași valabilitate administrativă a permiselor de conducere pentru categoriile A și B, aceasta urmând să se aplice în toate statele membre, și clarifică situațiile în care se poate reduce sau prelungi valabilitatea acestora. Totodată, se stabilește recunoașterea reciprocă a echivalărilor opționale<sup>44</sup>, se clarifică anumite aspecte legate de punerea în aplicare a conceptului de reședință obișnuită și se introduc echivalări suplimentare. În sfârșit, se introduce permisul de conducere UE mobil, precum și posibilitatea de a imprima un cod QR pe permisul de conducere fizic.

### Opțiunea de politică B

Opțiunea de politică B (OP-B) reprezintă o intervenție politică superioară în ceea ce privește siguranța rutieră, însoțită de reducerea sarcinii administrative pentru anumite categorii de conducători auto.

În ceea ce privește siguranța rutieră, pe lângă măsurile incluse în OP-A, se introduc noi norme privind perioadele de formare și de probă. Se completează normele privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere cu orientări fără caracter obligatoriu privind verificarea acuității vizuale a solicitanților și cu un control obligatoriu bazat pe o autoevaluare. Se va institui un program de formare pentru medicii generaliști.

În ceea ce privește libera circulație, pe lângă măsurile incluse în OP-A se simplifică normele de eliberare a permiselor, cetățenii UE având posibilitatea să obțină primul permis de conducere în țara de cetățenie atunci când întâmpină dificultăți din cauza limbii în care se desfășoară examenul. Pentru a diminua deficitul de conducători auto profesioniști, se simplifică, de asemenea, normele existente privind șoferii de autobuz și de camion și se

---

<sup>44</sup> De exemplu, dacă o persoană este autorizată să conducă o motocicletă ușoară pe baza unui permis de categoria B în țara sa de reședință, persoana va putea face același lucru în orice alt stat membru care a aplicat aceeași echivalare opțională.

introduc norme privind schimbarea permiselor de conducere eliberate de țări terțe. În sfârșit, pentru a aborda aspectele legate de mobilitate ale regiunilor îndepărtate, statele membre vor avea posibilitatea de a extinde drepturile de conducere ale titularilor unui permis de conducere de tip B1, permițându-le să conducă vehicule cu o masă mai mare, fără a depăși viteza maximă de 45 km/h, dar numai pe teritoriul național al statului membru respectiv.

### Opțiunea de politică C

Opțiunea de politică C (OP-C) reprezintă o nouă extindere a armonizării și a domeniului de aplicare comparativ cu OP-B.

În ceea ce privește siguranța rutieră, pe lângă măsurile incluse în OP-A și OP-B, se aduc modificări categoriilor de vehicule pentru care este necesar un permis de conducere, astfel încât: 1) să se includă noi vehicule cu micromobilitate cu viteza maximă cuprinsă între 25 și 45 km/h; 2) să se permită recunoașterea reciprocă a permiselor naționale necesare pentru conducerea vehiculelor agricole și 3) să se alinieze mai bine la oportunitățile și nevoile pieței pentru autobuzele din categoria D1. Normele referitoare la aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere ar urma să devină mai stricte.

În ceea ce privește libera circulație, pe lângă măsurile incluse în OP-A și OP-B, se recunoaște reciproc evaluarea aptitudinilor fizice și mintale necesare pentru a conduce, iar foștii titulari de permise de conducere străine pot continua să conducă atunci când își schimbă reședința într-un alt stat membru, cu condiția să aibă un istoric pozitiv în materie de siguranță rutieră cel puțin în ultimii cinci ani.

### **Evaluarea măsurilor și a opțiunilor de politică**

Măsurile din cadrul diferitelor opțiuni de politică au făcut obiectul unei evaluări cantitative și calitative a impactului economic și social (siguranța rutieră) și a impactului asupra drepturilor fundamentale. Pentru evaluarea impactului a fost ales orizontul de timp 2025-2050, în conformitate cu proiecțiile de referință. În ceea ce privește siguranța rutieră, se preconizează că OP-A nu va conduce la rezultate optime din punctul de vedere al atingerii obiectivelor corespunzătoare ale UE. OP-B va îmbunătăți mai mult siguranța rutieră, în timp ce OP-C face un mare pas înainte, dar se preconizează că raportul dintre costuri și beneficii va fi mai mic în cazul OP-C decât în cazul OP-B. În ceea ce privește efectele economice și asupra liberei circulații, se preconizează că principala contribuție va proveni din introducerea permiselor de conducere digitale și din armonizarea valabilității administrative pentru conducătorii auto din grupa 1 la 15 ani (ambele măsuri se regăsesc deja în OP-A). Măsurile suplimentare introduse de OP-B și OP-C vor rezolva problema blocajelor care afectează anumite grupuri specifice de conducători auto, dar vor avea un efect semnificativ mai mic. În ceea ce privește drepturile fundamentale, efectele vor rămâne sub control prin punerea strictă în aplicare a normelor de protecție a datelor, în special în cadrul RESPER.

Toate opțiunile de politică au respectat pe deplin principiul „digital în mod implicit”, reflectând Comunicarea privind busola pentru dimensiunea digitală 2030<sup>45</sup>.

#### **• Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Prezenta inițiativă face parte din programul de lucru al Comisiei pentru 2022, regăsindu-se în anexa II (Inițiative REFIT), sub titlul „Un nou elan pentru democrația europeană”<sup>46</sup>. Inițiativa

<sup>45</sup> COM(2021) 118 final [EUR-Lex - 52021DC0118 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

are o dimensiune REFIT importantă în ceea ce privește simplificarea și alinierea procedurilor aplicate de statele membre în cazul permiselor de conducere.

O povară financiară importantă care rezultă din Directiva 2006/126/CE este legată de procedurile de eliberare și de producție a permisului de conducere fizic, din cauza numărului mare de rezidenți ai UE vizați. Introducerea permisului de conducere mobil al UE va reprezenta o parte importantă a simplificării și a reducerii sarcinii aferente. Mai precis, permisul de conducere va fi mai ușor de obținut, de înlocuit, de reînnoit sau de schimbat, deoarece întreaga procedură se va putea efectua online. În plus, armonizarea valabilității administrative a permiselor de conducere pentru conducătorii vehiculelor din categoriile A, A1, A2, AM, B, B1 și BE ar avea drept rezultat o interacțiune mai redusă cu administrația, din cauză că permisele de conducere vor trebui reînnoite mai puțin frecvent (o dată la 15 ani în loc de 10 ani pentru statele membre care aplică în prezent această regulă).

- **Drepturile fundamentale**

Normele referitoare la permisele de conducere sunt alinate la legislația UE aplicabilă privind protecția datelor. Se propune definirea mai clară a cazurilor în care se poate utiliza RESPER, eliminând ambiguitățile juridice existente care constituie un risc pentru protecția datelor cu caracter personal ale conducătorilor auto. Utilizarea caracteristicilor eIDAS pentru permisul de conducere UE, în special a identității electronice pentru înscriere și a portofelului UE pentru stocarea și schimbul de date, va asigura un nivel ridicat de securitate și confidențialitate a informațiilor prelucrate.

Nu se preconizează ca tranziția către permisul de conducere UE digital să excludă anumite categorii de populație. Astfel, odată ce permisul de conducere digital va fi eliberat în mod implicit, oricine va putea alege opțiunea de a primi un permis de conducere fizic.

În ceea ce privește libertatea de circulație, clarificarea conceptului de reședință obișnuită ar trebui să rezolve problema referitoare la stabilirea autorității emitente imediat după transferul reședinței. Simplificarea normelor privind valabilitatea administrativă va pune pe picior de egalitate titularii de permise de conducere UE, indiferent de țara în care solicită permisul sau prelungirea valabilității permisului lor. Recunoașterea reciprocă a echivalărilor opționale va permite titularilor de permise de conducere să beneficieze de drepturile acordate printr-o echivalare opțională și în alte state membre care aplică aceleași norme.

Directiva propusă va avea un impact pozitiv și asupra dreptului la nediscriminare, având în vedere că va oferi flexibilitate pentru prima eliberare a permiselor de conducere în cazul restricțiilor lingvistice, ceea ce le va permite solicitanților să aleagă locul de susținere a examenelor.

Directiva propusă va asigura respectarea drepturilor persoanelor cu dizabilități, în conformitate cu Carta drepturilor fundamentale și cu Convenția ONU privind drepturile persoanelor cu handicap, la care UE și toate statele membre sunt părți.

---

<sup>46</sup> COM(2021) 645 final [EUR-Lex - 52021DC0645 - RO - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

#### 4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Implicațiile pentru bugetul Uniunii sunt legate în principal de crearea unei platforme de informare prin care autoritățile să facă schimb de informații privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere și de realizarea unui program (online) de formare pentru medicii generaliști, cu o valoare cuprinsă între 0,7 și 1,1 milioane EUR.

#### 5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

În cazul în care propunerea va fi aprobată, statele membre vor informa anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie, transmițând inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile.

- **Documente explicative (în cazul directivelor)**

Propunerea nu necesită documente explicative în legătură cu transpunerea sa.

- **Explicații detaliate cu privire la prevederile specifice ale propunerii**

Principalele prevederi care aduc modificări substanțiale Directivei 2006/126/CE sau care adaugă elemente noi sunt următoarele:

- Articolul 1 definește obiectul și domeniul de aplicare al directivei, precizând domeniile pentru care aceasta stabilește norme comune.
- Articolul 2 introduce definiții pentru a ține seama de noile concepte introduse în scopul unei mai mari clarități juridice.
- Articolul 3 prezintă normele fundamentale aplicabile permiselor de conducere fizice și mobile, în special în ceea ce privește recunoașterea reciprocă a acestora. Cerințele detaliate sunt specificate la articolul 4 în cazul permiselor de conducere fizice și la articolul 5 în cazul permiselor de conducere mobile.
- Articolele 6 și 7 înlocuiesc fostul articolul 4 din Directiva 2006/126/CE, împărțind în două articole specifice normele aplicabile: 1) categoriilor de permise și 2) vârstelor minime.
- Articolul 8 corespunde fostului articol 5 din Directiva 2006/126/CE, clarificând legătura dintre codurile Uniunii și posibilele condiții și limitări ale dreptului de a conduce.
- Articolul 9 înlocuiește fostul articolul 6 din Directiva 2006/126/CE, aducând următoarele modificări:
  - eliminarea cerinței de a deține un permis de conducere de categoria C sau D pentru a obține un permis de categoria CE sau DE;

- eliminarea caracterului opțional al echivalării anterioare stabilite în temeiul fostului articol 6 alineatul (4) litera (c);
  - dreptul de a conduce vehicule din categoria D1E pentru titularii de permise din categoriile D1 și C1E sau D1 și CE;
  - introducerea unei echivalări opționale care să permită conducerea anumitor vehicule cu un permis de categoria B1 și
  - recunoașterea reciprocă a echivalărilor opționale.
- Articolul 10 corespunde fostului articol 7 din Directiva 2006/126/CE, aducând următoarele modificări:
    - valabilitatea administrativă de 15 ani devine regula generală pentru categoriile A și B;
    - Comisia și statele membre pot prelungi valabilitatea administrativă a permiselor de conducere în circumstanțe excepționale;
    - valabilitatea administrativă a permiselor de conducere poate fi redusă pentru a corespunde duratei permiselor de ședere temporară;
    - valabilitatea administrativă a permiselor de conducere poate fi redusă pe baza vârstei titularului, doar începând de la 70 de ani.
  - Articolul 11 corespunde alineatelor (1), (2), (3) și (5) ale fostului articol 11 din Directiva 2006/126/CE.
  - Articolul 12 introduce noi norme specifice privind schimbarea permiselor de conducere eliberate de o țară terță titularilor care își stabilesc reședința obișnuită pe teritoriul unui stat membru.
  - Articolul 13 include fostul articol 11 alineatul (4) din Directiva 2006/126/CE și introduce anumite norme privind efectele restricționării, suspendării, retragerii sau anulării unui permis de conducere de către un stat membru.
  - Articolul 14 introduce noul principiu al conducerii însoțite pentru conducătorii auto cu vârste cuprinse între 17 și 18 ani.
  - Articolul 15 introduce o perioadă de probă de minimum doi ani în cursul căreia conducătorii auto începători fac obiectul unor norme stricte privind conducerea sub influența alcoolului, precum și al unor eventuale condiții naționale suplimentare.
  - Articolul 16 corespunde fostului articol 10 din Directiva 2006/126/CE.
  - Articolul 17 include fostul articol 12 din Directiva 2006/126/CE. Tot aici se introduc unele derogări pentru situația în care titularul unui permis de conducere nu este în măsură să dovedească stabilirea reședinței obișnuite sau, în cazul primei eliberări a unui permis de conducere pentru categoria B, pentru situația în care cetățenii UE nu stăpânesc limba statului membru în care își au reședința.

- Articolul 18 corespunde fostului articol 13 din Directiva 2006/126/CE, luând în considerare informațiile publicate de Comisie cu privire la permisele standard de model non-UE.
- Articolul 19 corespunde fostului articol 15 din Directiva 2006/126/CE, clarificând în special cazurile în care statele membre ar trebui să își acorde reciproc asistență.
- Articolul 20 se bazează pe articolul 14 din Directiva 2006/126/CE și permite colectarea de informații în conformitate cu normele privind o mai bună legiferare.
- Articolul 21 conține o dispoziție standard care permite adoptarea de către Comisie a actelor delegate, în conformitate cu anumite dispoziții ale directivei.
- Articolul 22 corespunde fostului articol 9 din Directiva 2006/126/CE, care a instituit Comitetul pentru permise de conducere, și este actualizat cu trimeri la Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie<sup>47</sup>, care permite adoptarea de acte de punere în aplicare atunci când este necesar.
- Articolul 23 adaugă litera (c) la articolul 5 alineatul (2) din Directiva (UE) 2022/2561, pentru a permite conducătorilor auto care dețin permise de conducere din categoria C și care au împlinit vârsta de 17 ani să conducă însoțit.
- Articolul 24 modifică anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>48</sup>.
- Articolul 25 conține o dispoziție privind transpunerea, ținând seama în special de Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative<sup>49</sup>.
- Articolul 26 conține o dispoziție standard care stabilește condițiile de abrogare a Directivei 2006/126/CE.
- Articolul 27 conține o dispoziție standard care stabilește intrarea în vigoare a directivei.
- Articolul 28 conține o dispoziție standard care stabilește că directiva se adresează statelor membre.
- Anexa I corespunde fostei anexe I la Directiva 2006/126/CE. Aceasta a fost actualizată pentru a ține seama de cerințele introduse prin Regulamentul (UE) nr. 383/2012 al Comisiei din 4 mai 2012 de stabilire a cerințelor tehnice cu privire la permisele de conducere care conțin un mediu de stocare (microcip)<sup>50</sup> (partea B), de specificațiile

<sup>47</sup> JO L 55, 28.2.2011, p. 13.

<sup>48</sup> JO L 295, 21.11.2018, p. 1.

<sup>49</sup> JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

<sup>50</sup> JO L 120, 5.5.2012, p. 1.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

tehnice pentru permisele de conducere mobile (partea C) și de introducerea noilor coduri ale Uniunii, care sunt în prezent individualizate în partea E.

- Anexa II corespunde fostei anexe II la Directiva 2006/126/CE. Aceasta a fost actualizată pentru a ține seama de:
  - necesitatea ca noii solicitanți ai unui permis de conducere să treacă un examen de percepere a pericolelor;
  - cerința de a evalua cunoașterea factorilor de risc legați de mijloacele de micromobilitate, a siguranței vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, aptitudinile de folosire a sistemelor avansate de asistență la volan și alte aspecte legate de automatizarea unui vehicul;
  - relaxarea cerințelor pentru conducătorii auto care au promovat examenul de conducere cu o cutie de viteze automată atunci când solicită eliminarea restricției aferente din permisele lor de conducere.
- Anexa III corespunde fostei anexe III la Directiva 2006/126/CE. Aceasta a fost actualizată prin:
  - introducerea unui control obligatoriu bazat pe o autoevaluare pentru conducătorii auto din grupa 1;
  - relaxarea frecvenței testelor necesare atunci când conducătorul auto suferă de o afecțiune medicală din sfera diabetului zaharat.
- Anexele IV, V și VI le reproduc pe cele la Directiva 2006/126/CE fără modificări substanțiale.
- Anexa VIII conține informațiile standard referitoare la abrogare și la transpunere.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>2</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Normele privind permisele de conducere sunt elemente esențiale ale politicii comune în domeniul transporturilor, contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitează libera circulație a persoanelor care își stabilesc reședința într-un alt stat membru decât statul care a eliberat permisul. Ținând seama de importanța mijloacelor de transport individuale, posesia unui permis de conducere recunoscut în mod corespunzător de un stat membru gazdă favorizează și înlesnește libera circulație și libertatea de stabilire a persoanelor. În mod similar, orice obținere ilegală a unui astfel de document sau a dreptului de a conduce ori pierderea, ca urmare a unui comportament ilicit, a unui permis de conducere dobândit în mod legal afectează nu numai statul membru în care au fost săvârșite astfel de încălcări, ci și siguranța rutieră în întreaga Uniune.

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

- (2) Cadrul actual ar trebui actualizat pentru a fi potrivit pentru noua eră durabilă, incluzivă, inteligentă și rezilientă. Actualizarea ar trebui să țină seama de necesitatea reducerii emisiilor generate de transporturi, de digitalizare, de tendințele demografice și de evoluțiile tehnologice pentru a consolida competitivitatea economiei europene. Este important să se simplifice și să se digitalizeze procedurile administrative astfel încât să se elimine obstacolele încă existente, de exemplu sarcinile administrative aflate în calea liberei circulații a conducătorilor auto care își stabilesc reședința într-un alt stat membru decât cel care a eliberat permisul. Un cadru armonizat privind permisele de conducere standard la nivelul Uniunii ar trebui să cuprindă atât permisele de conducere fizice, cât și pe cele mobile și să prevadă recunoașterea reciprocă a acestora în cazul în care au fost eliberate în mod corespunzător în conformitate cu prezenta directivă.
- (3) Uniunea Europeană a introdus primul „model comunitar” al permisului de conducere fizic la 4 decembrie 1980. De atunci, normele referitoare la modelul comunitar respectiv au devenit piatra de temelie a celor mai avansate structuri de acordare a permiselor din lume, care au deservit peste 250 de milioane de conducători auto. Prin urmare, prezenta directivă ar trebui să valorifice experiența și practica acumulată și să stabilească norme armonizate privind standardele Uniunii aplicabile permiselor de conducere fizice. Permisele de conducere fizice eliberate în Uniune ar trebui să asigure mai ales un nivel ridicat de protecție împotriva fraudei și a falsificării prin intermediul măsurilor împotriva falsificării și să aibă posibilitatea includerii de microcipuri și coduri QR.
- (4) Ar trebui să se asigure faptul că prelucrarea datelor cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a prezentei directive respectă cadrul de protecție a datelor al Uniunii, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>3</sup>.
- (5) Prezenta directivă stabilește un temei juridic pentru stocarea unui set obligatoriu de date cu caracter personal în permisele de conducere fizice și în microcipurile sau codurile QR ale acestora, precum și în permisele de conducere mobile, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga Uniune și pentru a respecta articolul 6 alineatul (1) litera (e) și, după caz, articolul 9 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) 2016/679. Aceste date ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a dovedi dreptul unei persoane de a conduce, de a identifica persoana respectivă și de a verifica drepturile de conducere și identitatea persoanei. Prezenta directivă prevede, de asemenea, garanții suplimentare menite să asigure protecția datelor cu caracter personal divulgate în cursul procesului de verificare.
- (6) Pentru a asigura claritatea juridică și a garanta o tranziție lină de la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere<sup>4</sup> la prezenta directivă, statele membre ar trebui să poată stoca pe un microcip date cu caracter personal suplimentare, dacă acest lucru este prevăzut de legislația națională care respectă Regulamentul (UE) 2016/679. Totuși, prezenta

---

<sup>3</sup> Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

<sup>4</sup> Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18).

directivă nu servește drept temei juridic pentru includerea unor astfel de date suplimentare.

- (7) În schimb, codul QR instituit prin prezenta directivă, care permite verificarea autenticității informațiilor imprimate pe permisul de conducere fizic, nu ar trebui să permită stocarea mai multor informații decât cele înscrise pe permisul de conducere fizic.
- (8) Prezenta directivă nu oferă un temei juridic pentru crearea sau menținerea unor baze de date la nivel național pentru stocarea datelor biometrice în statele membre, care este o chestiune de drept intern care trebuie să respecte dreptul Uniunii privind protecția datelor. În plus, prezenta directivă nu oferă un temei juridic pentru crearea sau menținerea unei baze centralizate de date biometrice la nivelul Uniunii.
- (9) Sunt necesare angajamente suplimentare pentru a accelera lupta împotriva falsificării și a fraudelor legate de permisele de conducere. Prin urmare, este de dorit ca data stabilită inițial în Directiva 2006/126/CE începând cu care toate permisele de conducere fizice eliberate sau aflate în circulație trebuie să îndeplinească toate cerințele prevăzute în dreptul Uniunii să fie devansată.
- (10) Transformarea digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. În cazul transportului rutier, aceasta va contribui la eliminarea barierelor administrative care încă împiedică libera circulație a persoanelor, cum ar fi cele legate de durata eliberării permiselor de conducere fizice. Prin urmare, ar trebui stabilit un standard separat al Uniunii pentru permisele de conducere mobile eliberate în Uniune. Pentru a facilita transformarea digitală, ar trebui ca începând cu [data adoptării + 4 ani] să fie eliberate implicit permise de conducere mobile, fără ca aceasta să aducă atingere dreptului solicitantului de a dobândi fie un permis fizic, fie ambele permise în același timp.
- (11) Permisul de conducere mobil ar trebui să conțină nu doar informațiile înscrise pe permisul de conducere fizic, ci și informații care să permită verificarea autenticității datelor și un indicator de adresă (pointer) de unică folosință. Ar trebui totuși să se asigure că, chiar și în astfel de cazuri, volumul de date cu caracter personal puse la dispoziție se limitează la ceea ce ar fi înscris pe permisul de conducere fizic și la ceea ce este strict necesar pentru verificarea autenticității datelor respective. Aceste informații suplimentare ar trebui să fie diferite în cazul în care o persoană deține mai multe permise de conducere mobile, fapt care este posibil cu condiția ca permisele să fie eliberate de același stat membru.
- (12) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă stabilește o viziune pentru UE în care durabilitatea mobilității și a transporturilor este îmbunătățită semnificativ. Emisiile din sectorul transportului rutier includ emisii de gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și microplastice provenite din uzura pneurilor și a drumurilor. Stilul de conducere influențează aceste emisii, cu posibile efecte negative asupra mediului și a sănătății umane. Prin urmare, formarea conducătorilor auto ar trebui să îi pregătească să își reducă impactul manifestat prin emisii, precum și să conducă vehicule cu emisii zero.

- (13) Pentru ca cetățenii și rezidenții să poată beneficia în mod direct de avantajele pieței interne, fără a suporta inutil o sarcină administrativă suplimentară, Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>5</sup> prevede accesul la procedurile online relevante pentru funcționarea pieței interne, inclusiv pentru utilizatorii transfrontalieri. Informațiile care fac obiectul acestei directive fac deja obiectul anexei I la Regulamentul (UE) 2018/1724. Ar trebui modificată anexa II la respectivul regulament, pentru a se asigura că orice solicitant beneficiază de proceduri integral online.
- (14) Permisele de conducere ar trebui clasificate în funcție de tipurile de vehicule pentru care conferă dreptul de a conduce. Acest lucru ar trebui realizat într-un mod clar și coerent, ținând seama pe deplin de caracteristicile tehnice ale vehiculelor în cauză și de aptitudinile necesare pentru conducerea acestora.
- (15) În conformitate cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap din 13 decembrie 2006, la care UE este parte începând din 21 ianuarie 2011, ar trebui adoptate dispoziții specifice care să faciliteze conducerea vehiculelor de către persoanele cu dizabilități. Ca atare, cu acordul prealabil al Comisiei, statelor membre ar trebui să li se permită să excludă anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor de la aplicarea articolului 6.
- (16) Vârsta minimă a solicitanților de permise de conducere din diferitele categorii ar trebui stabilită la nivelul Uniunii. Cu toate acestea, pentru a spori și mai mult siguranța rutieră, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească o limită de vârstă mai mare pentru conducerea anumitor categorii de vehicule. În împrejurări excepționale, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili limite de vârstă mai mici, pentru a ține seama de circumstanțele existente pe plan național. Mai precis, ar trebui să se permită conducerea vehiculelor utilizate de pompieri și a celor utilizate de forțele de menținere a ordinii publice sau a celor folosite în proiecte-pilot legate de noi tehnologii auto.
- (17) Ar trebui să se instituie un sistem de etape progresive – care să stabilească faptul că un solicitant trebuie să dețină un permis de conducere pentru categoria B drept condiție prealabilă pentru a deveni eligibil pentru anumite alte categorii – și de echivalări între categorii. Un astfel de sistem ar trebui să fie parțial obligatoriu pentru toate statele membre, dar ar trebui să ofere statelor membre și posibilitatea de a-l aplica reciproc pe teritoriile lor respective. De asemenea, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească anumite echivalări limitate doar la propriul teritoriu.
- (18) Din motive de siguranță rutieră, este necesar să se stabilească cerințele minime pentru eliberarea unui permis de conducere. Ar trebui armonizate normele privind examenele de conducere și privind eliberarea permiselor. În acest scop, ar trebui definite cunoștințele, aptitudinile și comportamentele legate de conducerea vehiculelor acționate de motor, examenul de conducere ar trebui să se bazeze pe aceste concepte și ar trebui specificate normele minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducerea acestor vehicule.

---

<sup>5</sup> Regulamentul (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 octombrie 2018 privind înființarea unui portal digital unic (gateway) pentru a oferi acces la informații, la proceduri și la servicii de asistență și de soluționare a problemelor și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO L 295, 21.11.2018, p. 1).

- (19) La momentul eliberării permisului de conducere și, ulterior, în mod periodic, conducătorii vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor ar trebui să prezinte dovada îndeplinirii normelor minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere. Aceste controale, efectuate cu regularitate și în conformitate cu normele naționale privind respectarea normelor minime, ar urma să contribuie la libera circulație a persoanelor, să evite denaturarea concurenței și să ia mai bine în considerare responsabilitatea specifică a conducătorilor unor astfel de vehicule. Statele membre ar trebui să poată impune examene medicale ca o garanție a respectării normelor minime de aptitudini fizice și mintale pentru conducerea altor vehicule acționate de motor. Din motive de transparență, aceste controale ar trebui să coincidă cu reînnoirea permiselor de conducere.
- (20) Pentru a asigura drepturi uniforme pe tot cuprinsul Uniunii, ținând seama și de aspectele legate de siguranța rutieră, permisele de conducere din categoriile AM, A1, A2, A, B1 și B ar trebui să aibă o valabilitate administrativă de 15 ani, în timp ce categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E au o valabilitate administrativă de cinci ani. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a defini o perioadă mai scurtă în cazuri excepționale, astfel cum sunt definite în prezenta directivă.
- (21) Pentru a permite statelor membre și, în cazuri justificate corespunzător, Uniunii în ansamblu să reacționeze la crizele care împiedică autoritățile naționale să reînnoiască permisele de conducere a căror valabilitate ar urma să expire în respectiva perioadă de criză, ar trebui să se permită prelungirea valabilității administrative a acestor permise de conducere cu durata strict necesară.
- (22) Principiul „un titular – un permis” ar trebui să împiedice orice persoană să dețină mai mult de un permis de conducere fizic. Cu toate acestea, principiul ar trebui să fie extins pentru a ține seama și de particularitățile tehnice ale permiselor de conducere mobile.
- (23) Din motive legate de siguranța rutieră, statele membre ar trebui să poată aplica dispozițiile lor naționale cu privire la retragerea, suspendarea, reînnoirea și anularea permiselor de conducere tuturor deținătorilor de permise de conducere care și-au stabilit reședința obișnuită pe teritoriul lor.
- (24) Conducătorii auto care dețin un permis de conducere eliberat de statul membru în care își au reședința în urma schimbării unui permis de conducere eliberat de o țară terță ar trebui să aibă dreptul de a conduce în întreaga Uniune ca și cum ar fi obținut de la bun început permisul în Uniune. Un astfel de schimb ar putea avea efecte diverse asupra siguranței rutiere și asupra liberei circulații a persoanelor.
- (25) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte o decizie de identificare a țărilor terțe care asigură un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii și să ofere titularilor de permise eliberate de aceste țări posibilitatea de a-și schimba permisele de conducere în condiții similare celor în care ar fi fost eliberate de un stat membru. Aceste condiții ar trebui să fie detaliate și bine definite pentru toate categoriile relevante de permise de conducere.
- (26) În ceea ce privește permisele de conducere eliberate de țări terțe care nu fac obiectul unei astfel de decizii a Comisiei sau pentru care decizia respectivă nu autorizează și nici nu interzice în mod explicit schimbarea, statelor membre ar trebui să li se permită să le schimbe în conformitate cu normele lor naționale, cu condiția să utilizeze codul

relevant al Uniunii pe permisul schimbat. În cazul în care titularul unui astfel de permis își schimbă reședința într-un nou stat membru, acesta din urmă nu ar trebui să fie obligat să aplice principiul recunoașterii reciproce a permisului respectiv.

- (27) „Turismul permiselor de conducere”, și anume practica schimbării reședinței în scopul obținerii unui nou permis de conducere pentru a eluda efectele unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule impuse într-un alt stat membru, este un fenomen larg răspândit, care are un efect negativ asupra siguranței rutiere. Conducătorii auto nu ar trebui să fie scutiți, ca urmare a schimbării reședinței, de cerințele care le sunt impuse pentru a-și recupera dreptul de a conduce sau permisul de conducere. În același timp, ar trebui clarificat faptul că orice comportament al cetățenilor ar trebui să conducă la interdicția permanentă de a conduce numai atunci când acest lucru este justificat în mod corespunzător și că efectul unei astfel de decizii ar trebui să fie limitat la teritoriul statului membru care a emis decizia.
- (28) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, în cazul anumitor categorii de permise de conducere ar trebui introdus un regim de conducere însoțită la nivelul întregii Uniuni. Normele unui astfel de sistem ar trebui să ofere solicitanților posibilitatea de a obține permise de conducere din categoriile relevante înainte de a împlini vârsta minimă necesară. Totuși, utilizarea permiselor de conducere respective ar trebui să fie condiționată de prezența ca însoțitor a unui conducător auto cu experiență. În astfel de situații, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, din motive de siguranță rutieră, să definească condiții și norme mai stricte pe teritoriul lor cu privire la permisele de conducere pe care le-au eliberat.
- (29) Regimul de conducere însoțită, fără a aduce atingere obiectivului său general de îmbunătățire a siguranței rutiere, ar trebui să facă profesia de șofer de camion mai accesibilă și mai atractivă pentru generațiile mai tinere, extinzând posibilitățile profesionale ale acestora și contribuind la soluționarea deficitului de șoferi în cadrul Uniunii. Prin urmare, acesta ar trebui să se aplice în cazul permiselor de conducere de categoria C și al permiselor de categoria B care trebuie obținute în prealabil.
- (30) Ar trebui să se asigure că acei conducători auto care au obținut de curând permisul de conducere într-o anumită categorie nu pun în pericol siguranța rutieră din cauza lipsei lor de experiență. Pentru acești conducători auto începători ar trebui stabilită o perioadă de probă de doi ani, în cursul căreia ei ar trebui să facă obiectul unor norme mai stricte și unor sancțiuni la nivelul întregii Uniuni în caz de încălcare a normelor respective din cauza influenței alcoolului. Sancțiunile pentru astfel de comportamente ar trebui să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, iar severitatea lor ar trebui să țină seama, în cea mai mare măsură posibilă, de obiectivele Uniunii pe termen mediu și lung privind reducerea la jumătate și aproape de zero a deceselor și a vătămărilor grave. În ceea ce privește orice alte restricții impuse conducătorilor auto începători, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a pune în aplicare norme suplimentare pe teritoriul lor.
- (31) Ar trebui stabilite norme minime privind accesul la profesia de examinator și cerințe privind formarea examinerilor, în vederea îmbunătățirii cunoștințelor și aptitudinilor examinerilor pentru a asigura o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere și realizarea unei mai bune armonizări a examenelor de conducere. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate

pentru a modifica și a adapta normele minime respective la orice evoluții tehnice, operaționale sau științifice în acest domeniu dacă acest lucru devine necesar.

- (32) Ar trebui definit conceptul de reședință obișnuită, într-un mod care să facă posibilă soluționarea problemelor care apar atunci când nu este posibilă stabilirea reședinței obișnuite pe baza legăturilor profesionale sau familiale. De asemenea, este necesar să se prevadă posibilitatea ca solicitanții să susțină examenele teoretice sau practice în statul membru de cetățenie în cazurile în care statul lor membru de reședință obișnuită nu oferă posibilitatea de a susține examenele respective în limba oficială a primului stat membru. Ar trebui stabilite norme specifice pentru diplomați și familiile acestora în cazul în care misiunea lor le impune să locuiască în străinătate pentru o perioadă lungă de timp.
- (33) Statele membre ar trebui să își acorde asistență reciprocă la punerea în aplicare a prezentei directive. Acolo unde este posibil, ele ar trebui să utilizeze rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene pentru a oferi această asistență. Rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene, denumită uzual „RESPER”, este un punct central pentru schimbul de informații între autoritățile naționale responsabile cu eliberarea permiselor de conducere și pentru facilitarea punerii în aplicare a prezentei directive.
- (34) Rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene își propune să garanteze recunoașterea documentelor și a drepturilor dobândite în statele membre, să combată fraudarea documentelor, să evite eliberarea de permise multiple și să faciliteze aplicarea decăderii din dreptul de a conduce autovehicule. Statelor membre ar trebui să li se ofere în special posibilitatea de a verifica în mod sistematic dacă au dispărut motivele care au condus în trecut la impunerea oricărei restricții, suspendări, retrageri sau anulări a unui permis de conducere sau a dreptului de a conduce. Utilizarea RESPER pentru punerea în aplicare a altor acte ale Uniunii ar trebui permisă numai cu condiția ca utilizările respective să fie prevăzute în mod explicit în prezenta directivă.
- (35) Pentru a da posibilitatea întocmirii unor rapoarte pertinente privind punerea în aplicare a prezentei directive, Comisia ar trebui să primească anual informații cu privire la numărul de permise de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate în fiecare categorie, inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile.
- (36) Pentru a atinge obiectivele prezentei directive, în special pe cel privind adaptarea anexelor la orice evoluție tehnică, operațională sau științifică, ar trebui delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE în ceea ce privește modificarea părților A, B și D din anexa I, care reglementează specificațiile permiselor de conducere fizice; de modificare a părții C din anexa I, care stabilește specificațiile permiselor de conducere mobile; de modificare a părții E din anexa I, care reglementează normele privind codurile naționale și ale Uniunii aplicabile; de modificare a anexelor II, III, V și VI, care precizează anumite cerințe minime privind eliberarea, valabilitatea și reînnoirea permiselor de conducere, și de modificare a anexei IV, care stabilește normele minime aplicabile examinatorilor. O astfel de împuternicire ar trebui acordată pentru o perioadă de cinci ani, având în vedere faptul că au loc frecvent evoluții tehnice, operaționale și științifice în domeniile reglementate de aceste anexe. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și

ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare<sup>6</sup>. În special, pentru a se asigura participarea egală la întocmirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții statelor membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu întocmirea actelor delegate.

- (37) În contextul digitalizării și automatizării treptate, al cerințelor tot mai stringente privind reducerea emisiilor în transportul rutier, precum și în contextul progresului tehnologic constant al vehiculelor acționate de motor, este necesar ca toți conducătorii auto să dețină cunoștințe la zi în materie de siguranță și durabilitate rutieră. Promovarea formării pe tot parcursul vieții poate fi soluția actualizării aptitudinilor conducătorilor auto experimentați în ceea ce privește siguranța rutieră, noile tehnologii și șofatul ecologic care eficientizează consumul de combustibil și reduce emisiile, precum și în ceea ce privește gestionarea vitezei.
- (38) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare pentru a specifica: elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate aplicabile codurilor QR introduse pe permisele de conducere fizice; dispozițiile privind interoperabilitatea, securitatea și testarea permiselor de conducere mobile; prelungirea perioadei de valabilitate administrativă a permiselor de conducere în întreaga Uniune în caz de criză; conținutul autoevaluării privind aptitudinile fizice și mintale care urmează să fie efectuată pentru conducătorii auto din grupa 1; condițiile de schimbare a permiselor de conducere din țări terțe cu permise de conducere eliberate de statele membre fără a consemna schimbarea pe permisul de conducere, precum și interoperabilitatea dintre sistemele naționale conectate la rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene și protecția datelor cu caracter personal schimbate în acest context. Competențele respective ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>7</sup>.
- (39) Din motive de coerență, ar trebui modificate Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>8</sup>, care abordează anumite aspecte reglementate de prezenta directivă, și Regulamentul (UE) 2018/1724.
- (40) Directiva 126/2006/CE și Regulamentul (UE) nr. 383/2012 al Comisiei<sup>9</sup> ar trebui abrogate.
- (41) Întrucât obiectivele prezentei directive nu pot fi realizate în mod suficient de către statele membre, deoarece normele care reglementează eliberarea, reînnoirea, înlocuirea și schimbarea permiselor de conducere ar da naștere unor cerințe atât de diverse, încât nu ar putea fi atins nivelul de siguranță rutieră și de liberă circulație a cetățenilor pe

---

<sup>6</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

<sup>7</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

<sup>8</sup> Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (JO L 330, 23.12.2022, p. 46).

<sup>9</sup> Regulamentul (UE) nr. 383/2012 al Comisiei din 4 mai 2012 de stabilire a cerințelor tehnice cu privire la permisele de conducere care conțin un mediu de stocare (microcip) (JO L 120, 5.5.2012, p. 1).

care îl prevăd normele armonizate, obiectivele respective ar fi realizate mai bine la nivelul Uniunii prin stabilirea unor cerințe minime. În consecință, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor menționate.

- (42) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 și a emis un aviz la [ZZ/LL/AAAA].
- (43) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative<sup>10</sup>, statele membre s-au angajat ca, în cazuri justificate, să transmită alături de notificarea măsurilor lor de transpunere și unul sau mai multe documente care să explice relația dintre componentele unei directive și părțile corespunzătoare din instrumentele naționale de transpunere. În ceea ce privește prezenta directivă, legiuitorul consideră că este justificată transmiterea unor astfel de documente,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### *Articolul 1*

#### **Obiect și domeniu de aplicare**

- (1) Prezenta directivă stabilește norme comune cu privire la:
- (a) modelele, standardele și categoriile de permise de conducere;
  - (b) eliberarea, valabilitatea, reînnoirea și recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere;
  - (c) anumite aspecte legate de schimbarea, înlocuirea, retragerea, restricționarea, suspendarea și anularea permiselor de conducere;
  - (d) anumite aspecte aplicabile conducătorilor auto începători.
- (2) Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor acționate de motor care circulă pe roți sau pe șenile, având cel puțin două axe, a căror principală funcție constă în puterea lor de tracțiune, concepute în special pentru a trage, a împinge, a transporta sau a acționa anumite scule, utilaje sau remorci utilizate în exploatarea agricolă sau forestieră și a căror utilizare pentru transportul pe drum al persoanelor sau al mărfurilor sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor nu este decât o funcție secundară.

#### *Articolul 2*

#### **Definiții**

---

<sup>10</sup> JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „permis de conducere” înseamnă un document fizic sau electronic care certifică dreptul de a conduce vehicule acționate de motor și care precizează condițiile în care titularul este autorizat să conducă;
2. „permis de conducere fizic” înseamnă un permis de conducere în formatul său fizic, emis în conformitate cu articolul 4;
3. „permis de conducere mobil” înseamnă un permis de conducere în formatul său digital, eliberat în conformitate cu articolul 5;
4. „vehicul acționat de motor” înseamnă un vehicul autopropulsat care se deplasează pe o șosea datorită energiei proprii și care nu este un vehicul pe șine;
5. „vehicul cu două roți” înseamnă un vehicul astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>11</sup>;
6. „vehicul cu trei roți” înseamnă un vehicul astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
7. „cvadriciclu ușor” înseamnă un vehicul astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (f) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
8. „motocicletă” înseamnă un vehicul cu două roți, cu sau fără ataș, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) literele (c) și (d) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
9. „tricyclu motorizat” înseamnă un vehicul cu trei roți dispuse simetric, astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
10. „autovehicul” înseamnă orice vehicul cu motor, utilizat în mod obișnuit pentru transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor. Acest termen se aplică și troleibuzelor, adică vehiculelor conectate la o linie electrică și care nu circulă pe șine;
11. „cvadriciclu greu” înseamnă un vehicul astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;
12. „decădere din dreptul de a conduce autovehicule” înseamnă orice decizie care are ca rezultat retragerea, anularea, restricționarea sau suspendarea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce al unui conducător de vehicul acționat de motor și care nu mai poate face obiectul unei căi de atac. Măsura poate reprezenta fie o sancțiune primară, secundară sau suplimentară, fie o măsură de siguranță.

---

<sup>11</sup> Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52).

### *Articolul 3*

#### **Specificații standard ale Uniunii privind permisele de conducere și recunoașterea reciprocă**

- (1) Statele membre se asigură că permisele de conducere naționale sunt eliberate în conformitate cu dispozițiile prezentei directive și că respectă specificațiile standard ale Uniunii și alte criterii stabilite în temeiul:
  - (a) articolului 4, în cazul permiselor de conducere fizice;
  - (b) articolului 5, în cazul permiselor de conducere mobile;
- (2) Statele membre se asigură că permisele de conducere fizice și mobile eliberate aceleiași persoane sunt pe deplin echivalente între ele și indică exact același set de drepturi și condiții în care persoana respectivă este autorizată să conducă.
- (3) Statele membre nu impun solicitantului, ca o condiție prealabilă, să se afle în posesia unui permis de conducere fizic sau mobil atunci când eliberează, înlocuiesc, reînnoiesc sau schimbă un permis de conducere în celălalt format.
- (4) Până la [data adoptării + 4 ani], statele membre se asigură că numai permisele de conducere mobile se eliberează în mod implicit. Până la data respectivă, statele membre pot decide să elibereze permise de conducere mobile.
- (5) Prin derogare de la alineatul (4), la cererea solicitantului, statele membre oferă posibilitatea eliberării unui permis de conducere fizic în locul unui permis de conducere mobil sau împreună cu acesta.
- (6) Permisele de conducere eliberate de statele membre sunt recunoscute reciproc.
- (7) Prin derogare de la alineatul (6), statele membre recunosc reciproc numai permisele de conducere mobile care au fost eliberate după [data adoptării + 3 ani] în conformitate cu articolul 5. Permisele de conducere mobile eliberate înainte de această dată, dar care îndeplinesc cerințele de la articolul 5, sunt recunoscute reciproc după data respectivă.

### *Articolul 4*

#### **Permise de conducere fizice**

- (1) Statele membre eliberează permise de conducere fizice pe baza specificațiilor standard ale Uniunii prevăzute în partea A1 din anexa I.
- (2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a evita orice risc de falsificare a permiselor de conducere, inclusiv pentru modelele de permis de conducere eliberate înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive. Statele membre informează Comisia în această privință.

Permisul de conducere fizic este protejat împotriva falsificării prin intermediul specificațiilor standard ale Uniunii prevăzute în partea A2 din anexa I. Statele membre pot introduce elemente de securitate suplimentare.

- (3) În cazul în care titularul unui permis de conducere fizic valabil care nu are o perioadă de valabilitate administrativă își stabilește reședința obișnuită într-un stat membru diferit de cel care a eliberat respectivul permis de conducere, statul membru gazdă poate, în termen de doi ani de la data la care titularul și-a stabilit reședința obișnuită pe teritoriul său, să aplice perioadele de valabilitate administrativă prevăzute la articolul 10 alineatul (2), reînnoind permisul de conducere.
- (4) Statele membre se asigură că, până la 19 ianuarie 2030, toate permisele de conducere eliberate sau aflate în circulație îndeplinesc toate cerințele prezentei directive.
- (5) Statele membre pot decide să introducă un mediu de stocare (microcip) ca parte a permisului de conducere fizic. În cazul în care un stat membru decide să introducă un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, acesta poate decide de asemenea, cu condiția ca legislația națională privind permisele de conducere să prevadă acest lucru, să stocheze în microcip date suplimentare față de cele specificate în partea D din anexa I.

Atunci când prevăd un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, statele membre aplică cerințele tehnice prevăzute în partea B din anexa I. Statele membre pot introduce elemente de securitate suplimentare.

Statele membre informează Comisia în cazul unei decizii privind includerea unui microcip pe permisele de conducere fizice sau în cazul oricărei modificări referitoare la o astfel de decizie, în termen de trei luni de la adoptarea acesteia. Statele membre care au introdus deja un microcip pe permisele de conducere fizice informează Comisia cu privire la aceasta în termen de trei luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive.

- (6) În cazul în care microcipul nu este introdus ca parte a permisului de conducere fizic, statele membre pot decide de asemenea să imprime, în spațiul rezervat în acest scop, un cod QR pe permisele de conducere fizice pe care le eliberează. Codul QR permite verificarea autenticității informațiilor înscrise pe permisul de conducere fizic.
- (7) Statele membre se asigură că verficatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea informațiilor înscrise pe permisul de conducere fizic și că autoritatea emitentă a permisului de conducere nu este notificată cu privire la procesul de verificare.

Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc dispoziții detaliate privind elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate care trebuie respectate de codurile QR imprimate pe permisele de conducere fizice. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

Statele membre informează Comisia cu privire la orice măsură care vizează introducerea unui cod QR pe permisele de conducere sau cu privire la orice modificare a unei astfel de măsuri, în termen de trei luni de la adoptarea acesteia.

- (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica părțile A, B și D din anexa I atunci când este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

#### *Articolul 5*

### **Permise de conducere mobile**

- (1) Statele membre eliberează permise de conducere mobile pe baza specificațiilor standard ale Uniunii prevăzute în partea C din anexa I.
- (2) Statele membre se asigură că aplicațiile electronice create pentru permisele de conducere mobile cu scopul de a permite verificarea existenței drepturilor de conducere ale titularului permisului de conducere sunt disponibile gratuit pentru persoanele care au reședința obișnuită pe teritoriul lor sau pentru persoanele care au, pe baza altui temei, dreptul de a deține permise de conducere mobile eliberate de acestea.

Aplicațiile respective se bazează pe portofelele europene pentru identitatea digitală emise în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>12</sup>.

- (3) Statele membre publică și actualizează periodic lista aplicațiilor electronice disponibile care sunt create și întreținute în scopurile prezentului articol.

Statele membre se asigură că cererile electronice nu conțin sau, în cazul aplicării unui indicator de adresă (pointer), nu pun la dispoziție mai multe date decât cele menționate în partea D din anexa I.

- (4) Statele membre își pun reciproc la dispoziție informațiile necesare pentru accesarea sistemelor naționale menționate în partea C din anexa I care sunt utilizate pentru verificarea permiselor de conducere mobile și își transmit periodic informații actualizate cu privire la acestea.

Statele membre se asigură că verficatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului permisului de conducere mobil și că autoritatea emitentă a permisului de conducere prelucrează informațiile primite prin notificare numai în scopul de a răspunde cererii de verificare.

- (5) Statele membre informează Comisia cu privire la lista sistemelor naționale relevante autorizate să emită date și indicatoare de adresă (pointeri) pentru permisele de conducere mobile. Comisia pune la dispoziția publicului, printr-un canal securizat, lista acestor sisteme naționale ale statelor membre într-o formă semnată sau sigilată electronic și adecvată pentru prelucrarea automată.

---

<sup>12</sup> Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă (JO L 257, 28.8.2014, p. 73).

- (6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica partea C din anexa I atunci când acest lucru este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.
- (7) Până la [data - adoptării + 18 luni], Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate privind interoperabilitatea, securitatea și testarea permiselor de conducere mobile, inclusiv elementele de verificare și interfața cu sistemele naționale. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

### *Articolul 6*

#### **Categoriile de permise**

- (1) Permisul de conducere autorizează conducerea vehiculelor acționate de motor din următoarele categorii:
- (a) mopeduri:
- categoria AM:
- vehicule cu două roți sau cu trei roți având o viteză maximă prin construcție care nu depășește 45 km/h (cu excepția celor cu o viteză maximă prin construcție mai mică sau egală cu 25 km/h);
  - cvadricicluri ușoare;
- (b) motociclete și tricicluri motorizate:
- (i) categoria A1:
- motociclete cu cilindree maximă de 125 de centimetri cubi, cu puterea maximă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg;
  - tricicluri motorizate cu puterea maximă de 15 kW;
- (ii) categoria A2:
- motociclete cu puterea maximă de 35 kW, cu un raport putere/greutate care nu depășește 0,2 kW/kg și care nu sunt derivate dintr-un vehicul de peste 70 kW;
- (iii) categoria A:
- motociclete;
  - tricicluri motorizate cu puterea de peste 15 kW;
- (c) autovehicule:
- (i) categoria B1:
- cvadricicluri grele.

Categoria B1 este opțională; în statele membre care nu prevăd această categorie de permis de conducere, este necesar un permis de conducere din categoria B pentru a conduce aceste vehicule.

Statele membre pot decide, de asemenea, să introducă această categorie exclusiv pentru vehiculele menționate la articolul 9 alineatul (4) primul paragraf litera (c) și în condițiile prevăzute la alineatul respectiv. În cazul în care decide să facă acest lucru, statul membru înscrie acest fapt pe permisul de conducere prin utilizarea codului 60.03 al Uniunii;

(ii) categoria B:

- autovehicule a căror masă maximă autorizată nu depășește 3 500 kg și care sunt concepute și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afara conducătorului auto;
- la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.

Fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare pentru vehiculele respective, la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având masa maximă autorizată de peste 750 kg, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului rezultat să nu depășească 4 250 kg. În cazul în care ansamblul depășește 3 500 kg, statele membre, în conformitate cu dispozițiile anexei V, impun ca ansamblul să fie condus numai după:

- efectuarea unui curs de formare sau
- promovarea unui test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

Statele membre pot solicita, de asemenea, atât efectuarea unui astfel de curs de formare, cât și promovarea unui test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

Statele membre indică dreptul de conducere a unui astfel de ansamblu pe permisul de conducere prin codul corespunzător al Uniunii, specificat în partea E din anexa I;

(iii) categoria BE:

- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule formate dintr-un vehicul tractor din categoria B și o remorcă sau o semiremorcă a căror masă maximă autorizată nu depășește 3 500 kg;

(iv) categoria C1:

- autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, fără să depășească 7 500 kg, și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto.

- la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg;
- (v) categoria C1E:
- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în cazul cărora vehiculul tractor face parte din categoria C1, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 750 kg, cu condiția ca masa autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg;
  - fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria B, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 3 500 kg, cu condiția ca masa autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg;
- (vi) categoria C:
- autovehicule, altele decât cele din categoria D1 sau D, a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto;
  - la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.
- (vii) categoria CE:
- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria C, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată de peste 750 kg;
- (viii) categoria D1:
- autovehicule proiectate și construite pentru transportul a maximum 16 pasageri în afară de conducătorul auto și a căror lungime maximă nu depășește 8 m;
  - la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg;
- (ix) categoria D1E:
- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria D1, iar remorca sa are o masă maximă autorizată de peste 750 kg;
- (x) categoria D:
- autovehicule concepute și construite pentru transportul a peste opt pasageri în afară de conducătorul auto; la autovehiculele care pot fi conduse cu un permis

din categoria D se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg;

(xi) categoria DE:

- fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare a vehiculelor respective, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria D, iar remorca să are o masă maximă autorizată de peste 750 kg.

(2) Cu acordul prealabil al Comisiei, care evaluează impactul măsurii propuse asupra siguranței rutiere, statele membre pot exclude de la aplicarea prezentului articol anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor, printre care vehiculele speciale pentru persoanele cu dizabilități.

Statele membre pot exclude de la aplicarea prezentei directive tipurile de vehicule utilizate de forțele armate și de apărarea civilă sau aflate sub controlul acestora. Statele membre informează Comisia în această privință.

#### *Articolul 7*

#### **Vârste minime**

(1) Vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere este următoarea:

- (a) 16 ani pentru categoriile AM, A1 și B1;
- (b) 18 ani pentru categoriile A2, B, BE, C1 și C1E;
- (c) în ceea ce privește categoria A:
  - (i) 20 de ani pentru motocicletele. Totuși, pentru a putea conduce motocicletele din această categorie, este necesară o experiență de cel puțin doi ani de conducere a motocicletelor din categoria de permis A2. Se poate renunța la cerința privind experiența de doi ani în cazul în care candidatul are cel puțin 24 de ani;
  - (ii) 21 de ani pentru triciclurile motorizate care depășesc 15 kW;
- (d) 21 de ani pentru categoriile C, CE, D1 și D1E;
- (e) 24 de ani pentru categoriile D și DE.

(2) Statele membre pot majora sau reduce vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere:

- (a) pentru categoria AM, vârsta poate fi redusă la 14 ani sau poate fi majorată la 18 ani;
- (b) pentru categoria B1, vârsta poate fi majorată la 18 ani;
- (c) pentru categoria A1, vârsta poate fi majorată la 18 ani dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele două condiții:

- (i) există o diferență de doi ani între vârsta minimă pentru categoria A1 și vârsta minimă pentru categoria A2;
  - (ii) este necesară o experiență de cel puțin doi ani de conducere a motocicletelor din categoria de permis A2 înainte de a putea conduce motociclete din categoria A, astfel cum se prevede la alineatul (1) litera (c) punctul (i);
- (d) pentru categoriile B și BE, vârsta poate fi redusă la 17 ani.
- (3) Statele membre pot reduce vârsta minimă pentru categoria C la 18 ani, iar pentru categoria D la 21 de ani în cazul următoarelor vehicule:
- (a) vehiculele utilizate de pompieri și cele utilizate de forțele de menținere a ordinii publice;
  - (b) vehiculele supuse unor încercări pe drum, în scopul reparațiilor sau al întreținerii.
- (4) Permisele de conducere eliberate în conformitate cu alineatele (2) și (3) sunt valabile numai pe teritoriul statului membru emitent, până la data la care titularul permisului împlinește vârsta minimă prevăzută la alineatul (1).

Statele membre pot recunoaște valabilitatea pe teritoriul lor a permiselor de conducere eliberate conducătorilor auto care nu au împlinit vârsta minimă prevăzută la alineatul (1).

- (5) Prin derogare de la alineatul (1) literele (d) și (e) din prezentul articol, în cazul în care candidatul deține un certificat de competență profesională menționat la articolul 6 din Directiva (UE) 2022/2561, vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere este următoarea:
- (a) pentru categoriile C și CE, vârstele minime prevăzute la articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva (UE) 2022/2561;
  - (b) pentru categoriile D1 și D1E, vârsta minimă prevăzută la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) al doilea paragraf din directiva respectivă;
  - (c) pentru categoriile D și DE, vârstele minime prevăzute la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) primul paragraf, la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) primul paragraf și la articolul 5 alineatul (3) litera (b) din directiva respectivă.

În cazul în care, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) al doilea paragraf sau cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) al doilea paragraf din Directiva (UE) 2022/2561, un stat membru autorizează conducerea pe teritoriul său de la o vârstă mai mică, permisul de conducere este valabil numai pe teritoriul statului membru emitent până la data la care titularul permisului de conducere împlinește vârsta minimă relevantă menționată la primul paragraf al prezentului alineat și deține un certificat de competență profesională.

## Articolul 8

### Condiții și restricții

- (1) Statele membre marchează permisele de conducere eliberate unei persoane care trebuie să îndeplinească una sau mai multe condiții pentru a fi autorizată să conducă. În acest scop, statele membre utilizează codurile corespunzătoare ale Uniunii prevăzute în partea E din anexa I. Statele membre pot utiliza și coduri naționale pentru condițiile care nu sunt prevăzute în partea E din anexa I.

În cazul în care, din cauza unei incapacități fizice, conducerea este autorizată doar pentru anumite tipuri de vehicule sau pentru vehicule adaptate în vederea compensării incapacității respective, testul de verificare a aptitudinilor și a comportamentului prevăzut la articolul 10 alineatul (1) este susținut pe un astfel de vehicul.

- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica partea E din anexa I atunci când este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

## Articolul 9

### Etapele progresive și echivalările dintre categorii

- (1) Permisele de conducere pentru categoriile BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D și DE se eliberează numai conducătorilor auto deja autorizați să conducă vehicule din categoria B.
- (2) Valabilitatea permiselor de conducere se stabilește după cum urmează:
  - (a) permisele eliberate pentru categoriile C1E, CE, D1E sau DE sunt valabile pentru ansamblurile de vehicule din categoria BE;
  - (b) permisele eliberate pentru categoria CE sunt valabile pentru categoria DE cu condiția ca titularii lor să fie autorizați să conducă vehicule din categoria D;
  - (c) permisele eliberate pentru categoria C1E sau CE sunt valabile pentru categoria D1E cu condiția ca titularii lor să fie autorizați să conducă vehicule din categoria D1;
  - (d) permisele eliberate pentru categoriile CE și DE sunt valabile pentru ansamblurile de vehicule din categoriile C1E și, respectiv, D1E;
  - (e) permisele eliberate pentru orice categorie sunt valabile pentru vehiculele din categoria AM. Totuși, pentru permisele de conducere eliberate pe teritoriul său, un stat membru poate limita echivalările pentru categoria AM la categoriile A1, A2 și A, în cazul în care statul membru respectiv condiționează obținerea unui permis categoria AM de promovarea unui examen practic de conducere;
  - (f) permisele eliberate pentru categoria A2 sunt valabile și pentru categoria A1;

- (g) permisele eliberate pentru categoriile A, B, C sau D sunt valabile pentru categoriile A1, A2, B1, C1 sau, respectiv, D1;
  - (h) după doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria B, acesta devine valabil pentru conducerea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi menționate la articolul 2 din Directiva 96/53/CE a Consiliului<sup>13</sup> a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg fără remorcă.
- (3) Pentru conducerea pe teritoriul lor, statele membre pot acorda următoarele echivalări:
- (a) tricicluri motorizate în cadrul unui permis categoria B, în cazul triciclurilor motorizate având o putere de peste 15 kW, cu condiția ca titularul permisului de categoria B să aibă cel puțin vârsta de 21 de ani;
  - (b) motociclete din categoria A1 în cadrul unui permis din categoria B.

Echivalările prevăzute la primul paragraf sunt recunoscute reciproc de către statele membre care le-au acordat.

Statele membre nu indică pe permisul de conducere că un titular are dreptul de a conduce vehiculele menționate la primul paragraf, decât prin intermediul codurilor relevante ale Uniunii specificate în partea E din anexa I.

Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la echivalările menționate la primul paragraf acordate pe teritoriul lor, inclusiv cu privire la eventualele coduri naționale utilizate înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive. Comisia pune aceste informații la dispoziția statelor membre în scopul facilitării aplicării prezentului alineat.

- (4) Statele membre pot autoriza conducerea pe teritoriul lor a următoarelor categorii de vehicule:
- (a) vehicule din categoria D1 având o masă maximă autorizată de 3 500 kg, neincluzând eventualele echipamente specializate destinate transportului pasagerilor cu dizabilități, de către conducători auto în vârstă de peste 21 de ani titulari ai unui permis de conducere din categoria B, după cel puțin doi ani de la emiterea pentru prima dată a permisului respectiv, cu condiția ca vehiculele să fie utilizate în scopuri sociale de entități necomerciale, iar conducătorul auto să își ofere serviciile în mod voluntar;
  - (b) vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 3 500 kg, de către conducători auto în vârstă de peste 21 de ani care dețin un permis de conducere pentru categoria B, după cel puțin doi ani de la emiterea pentru prima dată a permisului respectiv, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

---

<sup>13</sup> Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

- (i) vehiculele respective sunt destinate a fi utilizate, atunci când staționează, numai ca zonă de instruire sau de agrement;
  - (ii) acestea sunt utilizate de organisme necomerciale în scopuri sociale;
  - (iii) acestea au fost modificate astfel încât să nu poată fi utilizate nici pentru transportul a mai mult de nouă persoane, nici pentru transportul altor mărfuri decât cele strict necesare pentru scopurile lor;
- (c) vehicule din categoria B cu o masă maximă autorizată de 2 500 kg și o viteză maximă limitată fizic la 45 km/h, de către conducători auto cu vârsta sub 21 de ani care dețin un permis de conducere eliberat pentru categoria B1.

Statele membre nu indică pe permisul de conducere că titularul are dreptul de a conduce vehiculele menționate la primul paragraf literele (a) și (b) decât prin intermediul codurilor naționale relevante.

Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice derogare acordată în conformitate prezentul alineat.

#### *Articolul 10*

#### **Eliberarea, valabilitatea și reînnoirea**

- (1) Permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care îndeplinesc următoarele condiții:
- (a) au promovat un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și un test teoretic și îndeplinesc normele minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru a conduce, în conformitate cu dispozițiile anexelor II și III;
  - (b) în ceea ce privește categoria AM, au promovat numai un test teoretic; statele membre pot prevedea obligația solicitanților de a promova un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și un examen medical pentru această categorie.

Pentru triciclurile și cvadriciclurile din această categorie, statele membre pot impune un test specific de verificare a aptitudinilor și a comportamentului. Pentru diferențierea vehiculelor din categoria AM, pe permisul de conducere se poate înscrie un cod național;

- (c) în ceea ce privește categoria A2 sau categoria A și cu condiția să fi dobândit cel puțin doi ani de experiență pe o motocicletă din categoria A1 sau, respectiv, din categoria A2, fie:
  - (i) au promovat doar un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului, fie
  - (ii) au încheiat un curs de formare în conformitate cu anexa VI;

- (d) au încheiat un curs de formare sau au promovat un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului sau au încheiat un curs de formare și au promovat un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului în conformitate cu anexa V în privința categoriei B pentru conducerea unui ansamblu de vehicule de tipul definit la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii) al treilea paragraf;
  - (e) au reședința obișnuită pe teritoriul statului membru care eliberează permisul sau pot dovedi că urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv de cel puțin șase luni.
- (2) Durata de valabilitate administrativă a permiselor de conducere eliberate de statele membre este următoarea:
- (a) 15 ani pentru categoriile AM, A1, A2, A, B, B1 și BE;
  - (b) cinci ani pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

Reînnoirea unui permis de conducere poate determina începutul unei noi perioade de valabilitate administrativă pentru o altă categorie sau alte categorii pe care titularul permisului este autorizat să le conducă, în măsura în care se respectă condițiile prevăzute de prezenta directivă.

Prezența unui microcip sau a unui cod QR în conformitate cu articolul 4 alineatele (5) și respectiv (6) nu reprezintă o condiție de valabilitate a permisului de conducere. Pierderea sau imposibilitatea citirii microcipului sau a codului QR sau orice altă deteriorare a acestuia nu afectează valabilitatea documentului.

Statele membre pot limita perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere eliberate conducătorilor auto începători în sensul articolului 15 alineatul (1), pentru orice categorie, în vederea aplicării unor măsuri specifice acestor conducători auto în scopul îmbunătățirii siguranței rutiere.

Statele membre pot limita perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere individuale pentru orice categorie în cazul în care acest lucru este considerat necesar pentru a crește frecvența controalelor medicale sau pentru aplicarea altor măsuri specifice, inclusiv a restricțiilor pentru persoanele care încalcă normele de circulație.

Statele membre pot reduce la cinci ani sau mai puțin perioada de valabilitate administrativă prevăzută la primul paragraf în cazul permiselor de conducere ai căror titulari își au reședința pe teritoriul lor și au împlinit vârsta de 70 de ani, în vederea sporirii frecvenței controalelor medicale sau pentru aplicarea altor măsuri specifice, cum ar fi cursurile de perfecționare. Această perioadă redusă de valabilitate administrativă se aplică numai cu ocazia reînnoirii permisului de conducere.

Statele membre pot reduce perioada de valabilitate administrativă prevăzută în prezentul alineat în cazul permiselor de conducere ale persoanelor cărora li s-a acordat un permis de ședere temporară sau care beneficiază pe teritoriul lor de protecție temporară sau de protecție adecvată în temeiul legislației naționale. În acest scop, perioada redusă de valabilitate administrativă este mai mică sau egală cu

valabilitatea administrativă a permisului de ședere temporară sau a protecției temporare sau a protecției adecvate.

- (3) Reînnoirea permiselor de conducere la momentul expirării valabilității lor administrative este supusă următoarelor condiții cumulate:
- (a) respectarea în continuare a standardelor minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere prevăzute în anexa III;
  - (b) reședința obișnuită pe teritoriul statului membru care a eliberat permisul de conducere sau prezentarea de către solicitant a dovezii că urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv de cel puțin șase luni la momentul depunerii cererii.
- (4) În caz de criză, statele membre pot prelungi perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere care altfel ar urma să expire în perioada crizei, cu o perioadă maximă de șase luni. Prolungirea poate fi reînnoită în cazul în care criza persistă.

Orice astfel de prelungire se motivează în mod corespunzător și se notifică imediat Comisiei. Comisia publică de îndată această informație în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Statele membre recunosc valabilitatea permiselor de conducere a căror perioadă de valabilitate administrativă a fost prelungită în temeiul prezentului alineat.

În cazul în care o criză afectează mai multe state membre, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a prelungi perioada de valabilitate administrativă a tuturor categoriilor sau a anumitor categorii de permise de conducere care ar urma să expire în perioada crizei. Această prelungire nu poate depăși șase luni și poate fi reînnoită în cazul în care criza persistă. Actele de punere în aplicare respective se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (3).

În cazul în care un stat membru nu este și probabil nu va fi afectat de dificultăți care să facă imposibilă reînnoirea permiselor de conducere ca urmare a crizei menționate la al treilea paragraf sau a luat măsuri adecvate la nivel național pentru a atenua impactul crizelor, statul membru respectiv poate decide să nu aplice prelungirea introdusă prin actul de punere în aplicare menționat la al treilea paragraf, după informarea prealabilă a Comisiei. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta și publică un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

În sensul prezentului alineat, o criză înseamnă un eveniment excepțional, neașteptat și brusc, natural sau provocat de om, de natură și amploare extraordinară, care are loc în interiorul sau în afara Uniunii, având efecte directe sau indirecte semnificative asupra domeniului transporturilor rutiere și care, de asemenea, împiedică sau afectează în mod semnificativ posibilitatea titularilor de permise de conducere sau a autorităților naționale relevante de a desfășura procedurile necesare pentru reînnoirea acestora.

- (5) Fără a aduce atingere legilor naționale în domeniul penal și polițienesc, statele membre pot să aplice, pentru eliberarea permiselor de conducere, dispoziții naționale care vizează alte condiții decât cele menționate în prezenta directivă. Statele membre informează Comisia în această privință.

- (6) La eliberarea sau reînnoirea permiselor de conducere din categoriile AM, A, A1, A2, B, B1 și BE, statele membre pot solicita un examen care să aplice normele minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere prevăzute în anexa III în locul autoevaluării prevăzute la punctul 3 din anexa respectivă. În acest caz, examenul medical vizează toate afecțiunile medicale menționate în anexa III.

Până la [data-adoptării+18 luni], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc conținutul autoevaluării menționate la punctul 3 din anexa III și care vizează toate afecțiunile medicale menționate în anexa respectivă. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

- (7) Nicio persoană nu poate deține mai mult de un permis de conducere fizic. Totuși, o persoană poate deține mai multe permise de conducere mobile, cu condiția ca acestea să fie eliberate de același stat membru.

Nicio persoană nu poate să dețină permise de conducere eliberate de mai mult de un stat membru.

Un stat membru refuză eliberarea unui permis de conducere în cazul în care constată că solicitantul deține deja un permis de conducere eliberat de un alt stat membru.

Statele membre iau măsurile necesare în scopul aplicării celui de-al treilea paragraf. Măsurile necesare în privința eliberării, înlocuirii, reînnoirii sau schimbării unui permis de conducere constă în a verifica, împreună cu alte state membre, dacă solicitantul este deja titularul unui alt permis de conducere, în cazul în care există motive suficiente pentru a suspecta acest lucru. În acest scop, statele membre utilizează rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene menționată la articolul 19.

Fără a aduce atingere articolului 3 alineatul (6), un stat membru care eliberează un permis de conducere ia toate măsurile pentru a se asigura că o persoană îndeplinește cerințele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol și aplică dispozițiile naționale privind anularea sau retragerea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce, în cazul în care se stabilește că un permis a fost eliberat fără respectarea acestor cerințe.

- (8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica anexele II, III, V și VI atunci când este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

#### *Articolul 11*

#### **Schimbarea și înlocuirea permiselor de conducere eliberate de statele membre**

- (1) În cazul în care titularul unui permis de conducere național valabil eliberat de un stat membru își stabilește reședința obișnuită într-un alt stat membru, acesta poate solicita ca permisul său de conducere să fie schimbat cu un permis echivalent. Statul membru care efectuează schimbarea verifică pentru ce categorie continuă să fie efectiv valabil permisul prezentat.

- (2) Sub rezerva respectării principiului teritorialității legislației penale și polițienești, statul membru în care este situată reședința obișnuită poate aplica dispozițiile naționale cu privire la restricționarea, suspendarea, retragerea sau anularea dreptului de conducere al titularului unui permis de conducere eliberat de un alt stat membru și, în cazul în care este necesar, poate schimba permisul în acest scop.
- (3) Statul membru care realizează schimbarea returnează permisul vechi autorităților statului membru care l-a emis și comunică motivele acestei acțiuni.
- (4) Înlocuirea unui permis de conducere care a fost pierdut sau furat se poate obține doar de la autoritățile competente ale statului membru în care titularul își are reședința obișnuită. Autoritățile respective asigură înlocuirea pe baza informațiilor de care dispun sau, după caz, pe baza unei atestări a autorităților competente din statul membru care a eliberat permisul inițial.

#### *Articolul 12*

#### **Schimbarea permiselor de conducere eliberate de țări terțe**

- (1) În cazul în care un stat membru prevede schimbarea unui permis de conducere eliberat de o țară terță unui titular care și-a stabilit reședința obișnuită pe teritoriul său, statul membru respectiv schimbă permisul de conducere în conformitate cu dispozițiile prezentului articol.
- (2) În cazul în care un stat membru schimbă un permis de conducere eliberat de o țară terță care nu a făcut obiectul unei decizii de punere în aplicare menționate la alineatul (7), această schimbare se înregistrează pe permisul de conducere eliberat de statul membru respectiv prin marcarea codului relevant din partea E a anexei I, la fel ca orice reînnoire sau înlocuire ulterioară. În cazul în care titularul acestui permis își transferă reședința obișnuită într-un alt stat membru, nu este nevoie ca acesta din urmă să aplice principiul recunoașterii reciproce prevăzut la articolul 3 alineatul (6).

Pentru astfel de schimburi, statele membre aplică dispozițiile legislației naționale, în conformitate cu condițiile prevăzute în prezentul alineat.

- (3) În cazul în care permisul de conducere este eliberat pentru o categorie și de către o țară terță care a făcut obiectul unei decizii de punere în aplicare menționate la alineatul (7), această schimbare nu se înregistrează pe permisul de conducere eliberat de statul membru în cauză. În astfel de cazuri, statele membre schimbă permisul de conducere în conformitate cu condițiile stabilite în decizia de punere în aplicare relevantă.
- (4) În cazul în care un permis de conducere emis de un stat membru a fost schimbat cu un permis de conducere emis de o țară terță, statele membre nu impun îndeplinirea suplimentară a altor condiții decât cele prevăzute la articolul 10 alineatul (3) litera (a) și nu înregistrează nicio informație suplimentară pentru schimbarea permisului de conducere respectiv cu un permis de conducere eliberat de acestea, în ceea ce privește categoriile permisului de conducere inițial.

În situația menționată la primul paragraf, în cazul în care un solicitant solicită schimbarea unui permis de conducere valabil și pentru categorii pentru care a dobândit dreptul de a conduce într-o țară terță, se aplică următoarele norme:

- (a) în cazul în care permisul de conducere a fost eliberat pentru o categorie și de către o țară terță care a făcut obiectul unei decizii de punere în aplicare menționate la alineatul (7), se aplică alineatul (3);
  - (b) în lipsa unei astfel de decizii de punere în aplicare, se aplică alineatul (2).
- (5) Schimbările menționate la alineatele (2), (3) și (4) au loc numai în cazul în care permisul de conducere eliberat de țara terță a fost predat autorităților competente ale statului membru care efectuează schimbarea.
- (6) Comisia poate identifica faptul că o țară terță are un cadru de transport rutier care garantează, integral sau parțial, un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii, ceea ce permite schimbarea permiselor de conducere eliberate de țara terță respectivă fără a o înscrie pe permisele de conducere eliberate de statele membre, după respectarea anumitor condiții predefinite dacă este necesar.

În cazul în care identifică o astfel de țară terță, Comisia poate evalua cadrul de transport rutier al țării terțe în cooperare cu statele membre. Statele membre au la dispoziție șase luni pentru a emite un aviz cu privire la cadrul de transport rutier în vigoare în țara terță identificată. Comisia efectuează evaluarea după ce a primit un aviz din partea tuturor statelor membre sau după ce termenul pentru trimiterea avizelor a expirat, luându-se în considerare data evenimentului care survine mai târziu, dintre cele două.

Atunci când evaluează cadrul de transport rutier în vigoare într-o țară terță, Comisia ia în considerare cel puțin următoarele elemente:

- (a) cerințele în vigoare privind permisul de conducere, cum ar fi clasificarea categoriilor de permise de conducere, cerințele privind vârsta minimă, cerințele și condițiile privind formarea și examenele de conducere, precum și normele medicale pentru eliberarea permisului;
  - (b) dacă țara terță eliberează permise de conducere mobile și, în caz afirmativ, detaliile tehnice și structurale aplicabile pentru operarea sistemului;
  - (c) măsura în care există permise de conducere falsificate aflate în circulație și măsurile luate pentru a preveni falsificarea permiselor de conducere;
  - (d) perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere eliberate de țara terță;
  - (e) condițiile de circulație din țara terță și dacă acestea sunt comparabile cu condițiile de circulație pe rețelele rutiere din Uniune;
  - (f) performanța țării terțe în materie de siguranță rutieră.
- (7) După efectuarea evaluării menționate la alineatul (6) și prin intermediul unor decizii de punere în aplicare, Comisia poate decide că o țară terță dispune de un cadru de

transport rutier care garantează integral sau parțial un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii, astfel încât permisele de conducere eliberate de țara terță respectivă sunt schimbate fără ca schimbarea să fie înscrisă pe permisul de conducere eliberat de un stat membru.

Decizia de punere în aplicare include cel puțin:

- (a) categoriile de permise de conducere menționate la articolul 6 cu privire la care se poate efectua schimbarea fără a fi înscrisă pe permisul de conducere eliberat de un stat membru;
- (b) datele de eliberare a permiselor de conducere din țări terțe de la care se poate efectua schimbarea fără a fi înscrisă pe permisul de conducere eliberat de un stat membru;
- (c) orice condiții generale care trebuie îndeplinite în scopul verificării autenticității documentului oficial care urmează să fie schimbat;
- (d) orice condiții generale pe care trebuie să le îndeplinească solicitantul pentru a demonstra conformitatea cu normele medicale prevăzute în anexa III, înainte de efectuarea schimbării.

În cazul în care permisul de conducere al solicitantului nu permite respectarea celui de-al doilea paragraf litera (a) sau (b) din prezentul alineat, statele membre pot decide să schimbe permisul de conducere în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care solicitantul nu este în măsură să respecte al doilea paragraf litera (c) sau (d) din prezentul alineat, statele membre refuză schimbarea permisului de conducere. Orice condiție suplimentară pe care o poate conține decizia de punere în aplicare se referă fie la aplicabilitatea dispozițiilor naționale ale statului membru în conformitate cu alineatul (2), fie la refuzul schimbării permisului de conducere în cazul în care aceste condiții nu sunt îndeplinite de către solicitant.

Deciziile de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

- (8) Decizia de punere în aplicare menționată la alineatul (7) prevede o reexaminare periodică, cel puțin o dată la patru ani, a situației siguranței rutiere din țara terță în cauză. În funcție de concluziile reexaminării, Comisia menține, modifică sau suspendă, în măsura în care este necesar, sau abrogă decizia de punere în aplicare menționată la alineatul (7).
- (9) Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pe site-ul său o listă a țărilor terțe care au făcut obiectul unei decizii de punere în aplicare în conformitate cu alineatul (7) și, de asemenea, publică în consecință orice modificări relevante efectuate în conformitate cu alineatul (9).
- (10) Comisia instituie o rețea de cunoștințe pentru a agrega, a prelucra și a disemina cunoștințe și informații cu privire la cele mai bune practici de integrare a conducătorilor auto profesioniști străini pe piața internă. Din rețea fac parte autoritățile relevante ale statelor membre, centre de excelență, universități și cercetători, parteneri sociali și alți actori relevanți din sectorul transporturilor rutiere.

### *Articolul 13*

#### **Efectele unei restricționări, suspendări, retrageri sau anulări a dreptului de a conduce sau a unui permis de conducere**

- (1) Un stat membru refuză eliberarea unui permis de conducere unui solicitant al cărui permis de conducere face obiectul unei restricționări, suspendări, retrageri sau anulări într-un alt stat membru.
- (2) Un stat membru refuză să recunoască valabilitatea oricărui permis de conducere eliberat de un alt stat membru unei persoane al cărei permis de conducere sau al cărei drept de a conduce face obiectul unei restricționări, suspendări, retrageri sau anulări pe teritoriul statului membru anterior.
- (3) Un permis de conducere sau dreptul de a conduce este considerat restricționat, suspendat, retras sau anulat în sensul prezentului articol atât timp cât persoana în cauză nu îndeplinește oricare dintre condițiile obligatorii impuse de un stat membru pentru a-și putea redobândi dreptul de a conduce sau permisul de conducere ori pentru a putea solicita unul nou.

Statele membre se asigură că toate condițiile pe care le impun pentru ca titularul să își poată redobândi dreptul de a conduce sau permisul de conducere sau să poată solicita unul nou sunt proporționale, nediscriminatorii față de titularii de permise de conducere eliberate de orice alt stat membru și nu conduc, în sine, la un refuz perpetuu de a elibera un permis de conducere sau de a recunoaște un permis de conducere eliberat de un alt stat membru.

- (4) Nicio dispoziție a prezentului articol nu se interpretează ca împiedicând statele membre să interzică permanent unei persoane să conducă pe teritoriul lor, fără a-i oferi posibilitatea de a-și recupera dreptul de a conduce sau de a solicita unul nou, în cazul în care conduita sa justifică acest lucru.

În cazul în care un stat membru, în conformitate cu prezentul alineat, a impus o interdicție permanentă de a conduce, statul membru respectiv poate refuza să recunoască pe teritoriul său, pe o perioadă nedeterminată, valabilitatea oricărui permis de conducere eliberat de un alt stat membru. Prin derogare de la alineatul (1), alte state membre pot să elibereze un permis de conducere unei astfel de persoane, după consultarea statului membru care impune interdicția permanentă de a conduce.

### *Articolul 14*

#### **Regimul de conducere însoțită**

- (1) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1) literele (b) și, respectiv, (d), statele membre eliberează solicitanților care au împlinit vârsta de 17 ani permise de conducere pentru categoriile B și C, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), marcate cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I.
- (2) Titularii unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii și care nu au împlinit vârsta de 18 ani conduc numai dacă sunt însoțiți de o persoană care îndeplinește următoarele condiții:

- (a) este în vârstă de minimum 25 de ani;
  - (b) deține un permis de conducere din categoria relevantă, eliberat cu mai mult de cinci ani în urmă;
  - (c) nu a făcut obiectul unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule în ultimii cinci ani;
  - (d) nu a făcut obiectul unei decizii de drept penal ca urmare a unei încălcări a normelor de circulație rutieră;
  - (e) în cazul unui vehicul din categoria C, are calificarea și a urmat formarea prevăzute de Directiva (UE) 2022/2561.
- (3) Statele membre pot impune obligația de identificare a însoțitorilor menționați la alineatul (2) pentru a asigura respectarea prezentului articol. Statele membre pot limita numărul de însoțitori posibili.
- (4) Statele membre pot aplica condiții suplimentare pentru eliberarea unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii solicitanților care nu au împlinit vârsta de 18 ani. Statele membre informează Comisia în această privință. Comisia pune aceste informații la dispoziția publicului.

#### *Articolul 15*

#### **Perioada de probă**

- (1) Titularul unui permis de conducere dintr-o anumită categorie, eliberat pentru prima dată, este considerat conducător auto începător și trebuie să parcurgă o perioadă de probă de cel puțin doi ani.
- (2) Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicate conducătorilor auto începători care conduc cu un nivel de alcool în sânge mai mare de 0,0 g/ml și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.
- (3) Statele membre pot stabili norme suplimentare aplicabile pe teritoriul lor conducătorilor auto începători în timpul perioadei de probă, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Statele membre informează Comisia în această privință.
- (4) Statele membre marchează permisele de conducere eliberate în cursul unei perioade de probă cu codul 98.01 al Uniunii, specificat în partea E din anexa I.
- (5) În cazul conducătorilor auto care obțin un permis de conducere de categoria A2 sau A în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) litera (c) nu se aplică o perioadă de probă.

#### *Articolul 16*

#### **Examinatorii**

- (1) Examinatorii trebuie să îndeplinească standardele minime stabilite în anexa IV.

Examinatorii care lucrează deja în această funcție dinaintea de 19 ianuarie 2013 se supun doar cerințelor privind asigurarea calității și măsurilor de formare continuă efectuată cu regularitate.

- (2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica anexa IV atunci când este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

#### *Articolul 17*

#### **Reședința obișnuită**

- (1) În sensul prezentei directive, reședința obișnuită reprezintă locul în care o persoană locuiește în mod obișnuit, adică cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea relațiilor sale personale și profesionale sau, în cazul persoanelor care nu au relații profesionale, în virtutea unor legături strânse între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Cu toate acestea, reședința obișnuită a unei persoane ale cărei legături profesionale sunt într-un loc diferit de cel al legăturilor sale personale și care, din acest motiv, locuiește alternativ în locuri diferite, situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul legăturilor sale personale, cu condiția ca persoana respectivă să se întoarcă în acel loc cu regularitate. Această din urmă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru îndeplinirea unei misiuni cu durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau școală nu implică transferul reședinței obișnuite.

- (2) În sensul articolului 10 alineatul (3) litera (b) și al articolului 11 alineatul (4), reședința obișnuită a personalului serviciilor diplomatice ale Uniunii sau ale statelor sale membre sau a membrilor de familie ai acestora care fac parte din gospodăriile lor se consideră a fi pe teritoriul statelor membre care au eliberat permisele de conducere care urmează să fie reînnoite sau înlocuite.

În sensul prezentului articol, din „serviciile diplomatice ale Uniunii” fac parte funcționarii din departamentele relevante ale Secretariatului General al Consiliului și al Comisiei, precum și personalul detașat din cadrul serviciilor diplomatice naționale ale statelor membre și orice alt angajat sau contractant care lucrează pentru instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii în domeniul reprezentării externe și care, pentru a-și putea îndeplini sarcinile contractuale, trebuie să locuiască cel puțin 181 de zile pe teritoriul uneia sau mai multor țări terțe într-un an calendaristic.

- (3) În cazul în care titularul unui permis de conducere nu poate dovedi că și-a stabilit reședința obișnuită într-un anumit stat membru în temeiul alineatului (1), permisul său de conducere poate fi reînnoit, în ultimă instanță, în statul membru care l-a eliberat inițial.

- (4) Prin derogare de la articolul 10 alineatul (1) litera (e) și în scopul specific al primei eliberări a unui permis de conducere din categoria B, unui solicitant al cărui stat membru de reședință obișnuită diferă de statul membru de cetățenie poate să i se

elibereze permisul de conducere de către acesta din urmă, în cazul în care statul membru de reședință obișnuită nu prevede posibilitatea de a promova examenele teoretice sau practice într-una dintre limbile oficiale ale statului membru de cetățenie sau în prezența unui interpret.

#### *Articolul 18*

#### **Echivalări între permisele non-UE cu model standard**

- (1) Statele membre aplică echivalările stabilite prin Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei<sup>14</sup> între drepturile obținute înainte de 19 ianuarie 2013 și categoriile prevăzute la articolul 6 din prezenta directivă.
- (2) Niciun drept de conducere acordat înainte de 19 ianuarie 2013 nu este retras sau restrâns în vreun fel prin dispozițiile prezentei directive.

#### *Articolul 19*

#### **Asistența reciprocă**

- (1) Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive. Ele fac schimb de informații cu privire la permisele pe care le-au eliberat, schimbat, înlocuit, reînnoit, restricționat, suspendat, retras, anulat sau revocat, cu privire la decăderile din dreptul de a conduce autovehicule pe care le-au impus sau intenționează să le pună în aplicare și se consultă reciproc pentru a verifica dacă solicitantul unui permis de conducere nu face obiectul unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule într-un stat membru. Statele membre utilizează rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene, creată în scopurile menționate.
- (2) Statele membre pot utiliza rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene și pentru schimbul de informații în următoarele scopuri:
  - (a) de a oferi autorităților lor posibilitatea să verifice valabilitatea și autenticitatea unui permis de conducere în timpul controalelor în trafic sau ca parte a măsurilor de combatere a falsificării;
  - (b) de a facilita cercetările care vizează identificarea persoanei răspunzătoare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, în conformitate cu Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>15</sup>;
  - (c) de a preveni, constata și cerceta infracțiunile menționate în [TRIMITERE LA PRÛM II];

<sup>14</sup> Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei din 14 octombrie 2016 privind echivalențele între categoriile de permise de conducere (JO L 302, 9.11.2016, p. 62).

<sup>15</sup> Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9).

- (d) de a pune în aplicare Directiva (UE) 2022/2561;
- (e) de a pune în aplicare și a asigura respectarea [NOUA DIRECTIVĂ PRIVIND EFECTUL LA NIVELUL UNIUNII AL ANUMITOR DECĂDERI DIN DREPTUL DE A CONDUCE AUTOVEHICULE].
- (3) Accesul la rețea este securizat. Rețeaua asigură schimbul de informații atât sincron (în timp real), cât și asincron, precum și trimiterea și primirea de mesaje, notificări și fișiere atașate securizate.
- Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile schimbate prin intermediul rețelei sunt actualizate.
- Statele membre pot acorda accesul la rețea numai autorităților competente în scopurile menționate la alineatele (1) și (2).
- (4) Statele membre își acordă reciproc asistență și în ceea ce privește punerea în aplicare a permisului de conducere mobil, în special pentru a garanta interoperabilitatea completă între aplicațiile și elementele de verificare menționate în partea C din anexa I.
- (5) Pentru a asigura interoperabilitatea dintre sistemele naționale conectate la rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene și protecția datelor cu caracter personal schimbate în acest context, Comisia adoptă, până la 6 iunie 2026, acte de punere în aplicare care stabilesc cerințele operaționale, tehnice și de interfață detaliate ale rețelei permiselor de conducere a Uniunii Europene. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).
- (6) Statele membre pot coopera la punerea în aplicare a oricărei restricții, suspendări, retrageri sau anulări parțiale a dreptului de a conduce sau a unui permis de conducere, în special în cazul în care măsurile respective se limitează la anumite categorii de permise de conducere sau la teritoriile anumitor state membre, în special prin mențiuni pe permisele de conducere pe care le-au eliberat.

#### *Articolul 20*

#### **Reexaminarea**

Statele membre informează anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie, transmițând inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile.

Până la [intrarea în vigoare + 5 ani] și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, inclusiv impactul acesteia asupra siguranței rutiere.

#### *Articolul 21*

#### **Exercitarea delegării**

- (1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.
- (2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (8), articolul 5 alineatul (6), articolul 8 alineatul (2), articolul 10 alineatul (8) și articolul 16 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani începând cu [data intrării în vigoare a directivei]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.
- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 4 alineatul (8), articolul 5 alineatul (6), articolul 8 alineatul (2), articolul 10 alineatul (8) și articolul 16 alineatul (2) poate fi revocată în orice moment de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării competenței specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 4 alineatul (8), al articolului 5 alineatul (6), al articolului 8 alineatul (2), al articolului 10 alineatul (8) și al articolului 16 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European, nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

#### *Articolul 22*

#### **Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de Comitetul pentru permise de conducere. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

În cazul în care avizul comitetului urmează să fie obținut prin procedură scrisă, respectiva procedură se încheie fără rezultat atunci când, în termenul stabilit pentru emiterea avizului, președintele comitetului decide în acest sens sau o majoritate simplă dintre membrii comitetului solicită acest lucru.

În cazul în care comitetul nu emite niciun aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

- (3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

#### *Articolul 23*

### **Modificări aduse Directivei (UE) 2022/2561**

La articolul 5 alineatul (2) din Directiva (UE) 2022/2561 se adaugă următoarea literă (c):

„(c) de la vârsta de 17 ani, un vehicul care se încadrează în categoria de permis de conducere C, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1), și numai în condițiile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Directiva [TRIMITERE-LA-PREZENTA-DIRECTIVĂ].”.

#### *Articolul 24*

### **Modificări aduse Regulamentului (UE) 2018/1724**

Anexa II la Regulamentul (UE) 2018/1724 se modifică după cum urmează:

- (a) pe rândul „Mutarea”, în a doua coloană se adaugă următoarea celulă:  
„Obținerea și reînnoirea permisului de conducere”;
- (b) pe rândul „Mutarea”, în a treia coloană se adaugă următoarea celulă:  
„Eliberarea, schimbarea și înlocuirea permiselor de conducere UE”.

#### *Articolul 25*

### **Transpunere**

- (1) Statele membre adoptă și publică, până la [data adoptării + 2 ani], actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte.

Statele membre aplică aceste acte de la [data adoptării + 3 ani].

Atunci când statele membre adoptă actele menționate, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Statele membre transmit Comisiei textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

## *Articolul 26*

### **Abrogare**

(1) Decizia 2006/126/CE se abrogă de la [data adoptării + 3 ani].

Trimiterile la Directiva 2006/126/CE se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VII.

(2) Regulamentul (UE) nr. 383/2012 se abrogă de la [data adoptării + 3 ani].

(3) Trimiterile la Regulamentul (UE) nr. 383/2012 se interpretează ca trimiteri la partea B din anexa I la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa VII.

## *Articolul 27*

### **Intrare în vigoare**

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

## *Articolul 28*

### **Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președinta*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

## FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

### 1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 1.1. Titlul propunerii/inițiativei

Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei.

#### 1.2. Domeniul (domeniile) de politică vizat(e)

Transport, siguranță rutieră

#### 1.3. Obiectul propunerii/inițiativei

o acțiune nouă

o acțiune nouă întreprinsă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare<sup>66</sup>

prelungirea unei acțiuni existente

o fuziune sau o redirectionare a uneia sau mai multor acțiuni către o altă/o nouă acțiune

#### 1.4. Obiectiv(e)

##### 1.4.1. Obiectiv(e) general(e)

Obiectivele generale sunt îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații a persoanelor

##### 1.4.2. Obiectiv(e) specific(e)

- îmbunătățirea aptitudinilor, a cunoștințelor și a experienței privind conducerea, precum și reducerea și pedepsirea comportamentelor periculoase.
- asigurarea aptitudinii fizice și mintale adecvate a conducătorilor auto în întreaga UE.
- eliminarea barierelor inadecvate sau inutile care afectează solicitanții și titularii de permise de conducere.

<sup>66</sup> Astfel cum se menționează la articolul 58 alineatul (2) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

#### 1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

Se preconizează efecte societale pozitive în ceea ce privește impactul asupra siguranței rutiere și asupra liberei circulații a persoanelor. Se estimează că în perioada 2025-2050 vor fi salvate aproximativ 1 153 de vieți și vor fi evitate 11 020 de vătămări corporale grave față de scenariul de referință, prin îmbunătățirea competențelor și a cunoștințelor conducătorilor auto și prin reducerea pe drumurile din Uniune a numărului de conducători auto care au un comportament periculos sau care nu sunt apti din punct de vedere medical pentru a conduce. În termeni monetari, reducerea costurilor externe ale accidentelor este estimată la aproximativ 7,1 miliarde EUR, exprimată ca valoare actualizată pentru perioada 2025-2050 în raport cu scenariul de referință. În plus, se preconizează că măsurile vor elimina obstacolele nejustificate sau inutile din calea obținerii, a recunoașterii sau a reînnoirii drepturilor de conducere. Vor fi vizați mai ales rezidenții din Uniunea Europeană și titularii de permise de conducere străine obținute într-un stat membru diferit de țara lor de cetățenie, conducătorii auto de camioane și autorulote alimentate cu combustibili alternativi, persoanele care suferă de diabet zaharat și conducătorii auto profesioniști.

Nu în ultimul rând, se preconizează efecte pozitive pentru administrațiile publice (economii de costuri de 4,8 miliarde EUR), pentru sectorul privat (economii de costuri de 1,5 miliarde EUR) și pentru cetățeni (economii de costuri de 6,6 miliarde EUR) față de scenariul de referință, exprimate ca valoare actualizată pentru perioada 2025-2050, în special datorită armonizării complete a valabilității administrative și introducerii permisului de conducere UE mobil.

#### 1.4.4. *Indicatori de performanță*

Întrucât obiectivul general constă în îmbunătățirea siguranței rutiere, indicatorul principal pentru măsurarea succesului inițiativei ar fi reducerea numărului de decese rutiere și a numărului de persoane grav rănite în accidente pentru care conducătorul auto este considerat una dintre cauze. În acest scop, se vor lua în considerare numărul total de accidente și numărul accidentelor survenite în anumite condiții (de exemplu, cele în care este implicat un singur vehicul sau cele în care conducătorul auto este începător sau nu este apt din punct de vedere fizic/mintal pentru a conduce). De asemenea, indicatorul va trebui să țină seama de ansamblul evoluțiilor în materie de siguranță rutieră, precum și de evoluția traficului rutier și a numărului de permise acordate în fiecare stat membru (pentru a avea în vedere și alți factori posibili).

În ceea ce privește al doilea obiectiv general, de facilitare a liberei circulații a persoanelor, indicatorul principal pentru măsurarea succesului inițiativei ar fi reducerea numărului de plângeri și de acțiuni în instanță având drept obiect procedurile legate de permisele de conducere.

Pe de altă parte, indicatorii referitori la ambele obiective vor continua să fie relativ greu de evaluat din cauza cauzelor multiple care stau la baza accidentelor, a indisponibilității datelor și a numărului mic de plângeri și de acțiuni în instanță având drept obiect procedurile legate de permisele de conducere.

În ceea ce privește obiectivul „Îmbunătățirea aptitudinilor, a cunoștințelor și a experienței privind conducerea, precum și reducerea și pedepsirea comportamentelor periculoase”, succesul va fi măsurat prin armonizarea standardelor privind aptitudinile, cunoștințele și perioadele de probă care trebuie îndeplinite pentru prima eliberare a unui permis de conducere și prin sancționarea comportamentului periculos indiferent de reședința autorului încălcării.

În ceea ce privește „aptitudinile necesare pentru conducere”, o măsură a succesului va fi ponderea conducătorilor auto controlați periodic din punct de vedere medical, în funcție de starea de sănătate și de vârstă. Referitor la eliminarea barierelor care afectează solicitanții și titularii de permise de conducere, o măsură a succesului va fi numărul de state membre care eliberează permise de conducere mobile și/sau care recunosc permisele de conducere UE mobile, la fel ca numărul mic de plângeri și de acțiuni în instanță cauzate de faptul că reședința obișnuită reprezintă un obstacol în calea recunoașterii drepturilor de conducere existente.

Comisia va monitoriza punerea în aplicare și eficacitatea acestei inițiative printr-o serie de acțiuni și un set de indicatori de bază care vor măsura progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor operaționale. La cinci ani de la încheierea perioadei de transpunere a actului legislativ, serviciile Comisiei ar trebui să efectueze o evaluare pentru a verifica în ce măsură au fost atinse obiectivele inițiativei.

Instrumentele de monitorizare instituite (de exemplu, baza de date CARE) vor fi utilizate pentru a monitoriza corelația dintre accidentele rutiere și permisele de conducere. Raportarea va cuprinde informații cu privire la numărul de accidente soldate cu vătămări corporale și/sau cu decese, precum și cu privire la conducătorii auto implicați, cum ar fi vârsta, valabilitatea și data eliberării permiselor de conducere și rezultatele testelor privind consumul de droguri/alcool. Pentru a permite, în cea mai mare măsură posibilă, separarea efectelor directivei revizuite de alți factori, statisticile privind numărul de permise de conducere eliberate vor fi obținute de la statele membre. Ar trebui să poată fi evaluată astfel evoluția relativă a siguranței rutiere pentru principalele grupuri de conducători auto vizați de revizuire (de exemplu, conducătorii auto începători, conducătorii auto cu afecțiuni medicale).

De asemenea, Comisia va continua să realizeze statistici privind utilizarea rețelei RESPER pentru schimbul de informații privind permisele de conducere, instituită în temeiul articolului 15 din Directiva 2006/126/CE. Comisia poate analiza inclusiv posibilitatea de a completa aceste informații cu statisticile produse de EUCARIS, aplicația folosită de mai multe state membre pentru a se conecta la RESPER.

În ceea ce privește interoperabilitatea permisului de conducere UE mobil, un grup de lucru specific din cadrul comitetului instituit în temeiul articolului 21 din directivă va monitoriza progresele înregistrate în ceea ce privește obiectivul de a identifica și soluționa eventualele probleme.

De asemenea, Comisia va invita statele membre să facă schimb de statistici obținute din registrele naționale, așa cum s-a procedat în cadrul studiului de sprijin pentru prezenta evaluare a impactului, cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate în fiecare categorie, în funcție de gen și de grupa de vârstă.

## 1.5. Motivele propunerii/inițiativei

### 1.5.1. Cerința (cerințele) care trebuie îndeplinită (îndeplinite) pe termen scurt sau lung, inclusiv un calendar detaliat pentru punerea în aplicare a inițiativei

Această inițiativă a UE prevede al patrulea set succesiv de norme ale Uniunii care reglementează permisele de conducere (introduse pentru prima dată în 1980 prin Directiva 80/1263/CEE)<sup>67</sup>. Aceste norme au contribuit la reducerea deceselor cauzate de accidente rutiere cu 61,5 %, de la aproximativ 51 400 în 2001 la aproximativ 19 800 în 2021. Cu toate acestea, siguranța rutieră nu s-a îmbunătățit atât de mult pe cât ar fi fost necesar.

Pentru a reduce și mai mult numărul deceselor și al vătămarilor corporale pe drumurile din UE, propunerea include mai multe măsuri, cum ar fi digitalizarea sportivă, inclusiv introducerea permiselor de conducere digitale, adaptarea la progresele tehnologice, cum ar fi sistemele automatizate de conducere și durabilitatea. Una dintre modificările care reflectă electrificarea parcului actual de automobile din Europa este aceea că cutiile de viteze automate vor deveni standard în cadrul formării și al examenelor de conducere, cu retragerea în consecință a limitării prevăzute de codul 78.

Se actualizează și cerințele privind formarea, inclusiv prin utilizarea mijloacelor digitale, precum și a metodelor de verificare și garantare a aptitudinii necesare pentru a conduce vehicule. De asemenea, avem în vedere introducerea unui program de formare bazat pe conducerea însoțită, astfel încât conducătorii auto începători să parcurgă un număr mai mare de kilometri asistați de un însoțitor înainte de a obține permisul de conducere. Acest lucru nu ar afecta vârsta minimă de conducere neînsoțită a unui vehicul, dar ar reflecta cele mai bune practici aplicate în mai multe state membre.

Propunerea valorifică și experiența dobândită în mai multe state membre în ceea ce privește perioadele de probă, introducând un interval de doi ani în care conducătorii auto începători fac obiectul unor norme mai stricte. De asemenea, propunerea îmbunătățește accesul în condiții de siguranță la permisele de conducere al tuturor cetățenilor UE și al resortisanților țărilor terțe și va analiza soluții care să dea statelor membre mai multe competențe în vederea scăderii numărului de șoferi periculoși pe drumurile din UE.

<sup>67</sup> Prima directivă privind permisele de conducere (Directiva 80/1263/CEE) a introdus în UE primul set de norme referitoare la armonizarea sistemelor naționale de permise de conducere, în special prin introducerea unui model comunitar de permis, prin definirea preliminară a categoriilor de vehicule și prin stabilirea condițiilor în care permisele de conducere pot fi eliberate sau schimbate în întreaga UE. Aceste norme au fost detaliate și extinse în a doua directivă privind permisele de conducere (Directiva 91/439/CEE). Cele mai importante aspecte au fost instituirea recunoașterii reciproce a permiselor de conducere eliberate de statele membre și introducerea cerințelor privind vârsta minimă de la care se poate obține permisul de conducere. Directiva 2006/126/CE a fost aprobată în decembrie 2006 și a fost modificată de unsprezece ori între 2009 și 2020, în principal pentru a îmbunătăți armonizarea normelor și a cerințelor comune, precum și pentru a o adapta la evoluțiile tehnologice.

### 1.5.2. Valoare adăugată

Fără această intervenție a UE, cooperarea între statele membre pe tema permiselor de conducere ar fi asigurată prin acorduri bilaterale sau multilaterale care ar duce la creșterea complexității sistemului de acordare a permiselor și la o sarcină administrativă mai mare pentru titularii permiselor. În plus, unele dintre problemele care persistă până în prezent sunt cauzate de punerea în aplicare în mod diferit a directivei în statele membre.

Conducătorii auto pot, de asemenea, să întâmpine probleme administrative atunci când călătoresc în state membre care nu sunt părți contractante la Convenția de la Viena, de exemplu ca urmare a obligației de a deține un permis de conducere internațional. În sfârșit, atunci când își schimbă reședința în UE, titularii permiselor de conducere UE ar trebui să obțină un nou permis de conducere eliberat de noua țară de reședință, fie printr-o schimbare administrativă, fie prin promovarea examenului de conducere la fel ca orice alt solicitant.

În plus, condițiile de obținere a unui permis de conducere ar varia, ceea ce ar duce la un tratament inegal al cetățenilor UE și la o eficiență mai mică în ceea ce privește siguranța rutieră.

### 1.5.3. Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare

Astfel cum se menționează la punctul 1.5.1, revizuirea Directivei privind permisele de conducere va avea drept rezultat adoptarea celui de-al patrulea act care abordează această temă. Primele trei directive au contribuit deja în mod semnificativ la îmbunătățirea siguranței rutiere și a liberei circulații a persoanelor, conducătorii auto devenind mai capabili, mai bine informați și mai apti pentru a conduce. În plus, a fost redusă impunitatea persoanelor care încalcă normele, prin introducerea unui permis de conducere unic în UE și prin crearea rețelei RESPER.

### 1.5.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual și posibilele sinergii cu alte instrumente corespunzătoare

Propunerea de revizuire a Directivei privind permisele de conducere este în concordanță cu alte instrumente ale UE și cu politicile relevante ale UE, precum și cu obligațiile internaționale (convențiile CEE-ONU privind traficul rutier, încheiate la Geneva în 1949 și la Viena în 1968). Directiva reglementează drepturile de conducere în funcție de categoriile de vehicule. Anumite categorii sunt definite prin trimitere la normele UE, și anume:

- Regulamentul (UE) nr. 168/2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicli<sup>68</sup>, care permite identificarea tipurilor de mopeturi, motocicletă, tricicli motorizate și cvadricicli.
- Directiva 96/53/CE a Consiliului de stabilire a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în

<sup>68</sup> JO L 60, 2.3.2013, p. 52.

traficul internațional<sup>69</sup>, care permite identificarea tipurilor de vehicule care utilizează combustibili alternativi.

Directiva stabilește inclusiv vârstele minime de la care pot să obțină permisul de conducere conducătorii auto profesioniști (viitori), care intră sub incidența Directivei (UE) 2022/2561 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane<sup>70</sup>.

În plus, în cazul schimbului de informații referitoare la permisele de conducere se aplică și normele privind protecția datelor cu caracter personal, în special:

- Regulamentul (UE) 2018/1725 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile, organele, oficiile și agențiile Uniunii și privind libera circulație a acestor date<sup>71</sup>;
- Regulamentul (UE) 2016/679 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date (Regulamentul general privind protecția datelor)<sup>72</sup>; și Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului<sup>73</sup>.

În sfârșit, la 3 iunie 2021 Comisia a adoptat o propunere<sup>74</sup> de revizuire a Regulamentului (UE) nr. 910/2014<sup>75</sup> în ceea ce privește instituirea unui cadru pentru identitatea digitală europeană. Acest nou cadru asigură componentele relevante pentru permisele de conducere mobile. În special identitatea electronică, eventual și caracteristicile portofelului electronic, pot fi utilizate pentru a dezvolta o soluție interoperabilă pentru permisele de conducere UE mobile.

Pentru a asigura coerența Directivei privind permisele de conducere cu celelalte instrumente juridice care reglementează aspecte ale aplicării normelor de circulație rutieră, se instituie un pachet de negociere format din trei inițiative – pe lângă prezenta propunere pentru o nouă directivă privind permisele de conducere, pachetul mai conține o propunere de directivă de modificare a Directivei (UE) 2015/413 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și o propunere de directivă privind efectul la nivelul întregii Uniuni al anumitor decăderi din dreptul de a conduce autovehicule.

<sup>69</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

<sup>70</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> JO L 226, 10.9.2003, p. 4.

<sup>71</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> JO L 295, 21.11.2018, p. 39.

<sup>72</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> JO L 119, 4.5.2016, p. 1.

<sup>73</sup> Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice referitor la prelucrarea datelor cu caracter personal de către autoritățile competente în scopul prevenirii, depistării, investigării sau urmării penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date, JO L 119, 4.5.2016, p. 89.

<sup>74</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>.

<sup>75</sup> Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă, JO L 257, 28.8.2014, p. 73.

1.5.5 *Evaluarea diferitelor opțiuni de finanțare disponibile, inclusiv a posibilităților de realocare a creditelor*

Costurile unice care vor fi suportate în 2025 și costurile de ajustare curente care vor fi suportate de Comisie până în 2050 sunt legate în principal de înființarea unui grup de experți astfel încât autoritățile să poată face schimb de informații și de bune practici în ceea ce privește aptitudinile fizice și mintale necesare pentru a conduce și de elaborarea unui program de formare online privind aptitudinea de a conduce, destinat medicilor generaliști. Realizarea acestor două inițiative nu necesită o creștere a resurselor umane.

**1.6. Durata și impactul financiar ale propunerii/inițiativei**

**durată limitată**

- de la [ZZ/LL]AAAA până la [ZZ/LL]AAAA
- Impact financiar din AAAA până în AAAA pentru creditele de angajament și din AAAA până în AAAA pentru creditele de plată.

**durată nelimitată**

- punere în aplicare cu o perioadă de creștere în intensitate din AAAA până în AAAA,
- urmată de o perioadă de funcționare la capacitate maximă.

**1.7. Metoda (metodele) de execuție a bugetului planificată (planificate)<sup>76</sup>**

**Gestiune directă** asigurată de Comisie

- prin intermediul departamentelor sale, inclusiv al personalului din delegațiile Uniunii;
- prin intermediul agențiilor executive

**Gestiune partajată** cu statele membre

**Gestiune indirectă**, cu delegarea sarcinilor de execuție bugetară:

- țărilor terțe sau organismelor pe care le-au desemnat acestea;
- organizațiilor internaționale și agențiilor acestora (a se preciza);
- BEI și Fondului european de investiții;

<sup>76</sup> Explicații detaliate privind metodele de execuție a bugetului, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- organismelor menționate la articolele 70 și 71 din Regulamentul financiar;
  - organismelor de drept public;
  - organismelor de drept privat cu misiune de serviciu public, cu condiția să li se furnizeze garanții financiare adecvate;
  - organismelor de drept privat dintr-un stat membru care sunt responsabile cu punerea în aplicare a unui parteneriat public-privat și cărora li se furnizează garanții financiare adecvate;
  - organismelor sau persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în cadrul PESCE, în temeiul titlului V din TUE, și care sunt identificate în actul de bază relevant.
- Dacă se indică mai multe moduri de gestiune, a se furniza detalii suplimentare în secțiunea „Observații”.

Punerea în aplicare a propunerii presupune înființarea și menținerea unui grup de experți astfel încât autoritățile să poată face schimb de informații și de bune practici în ceea ce privește aptitudinile fizice și mintale necesare pentru a conduce, precum și elaborarea unui program de formare online privind aptitudinea de a conduce, destinat medicilor generalişti. Realizarea acestor inițiative nu necesită o creștere a resurselor umane.

- costurile recurente de ajustare în perioada 2025-2028, suportate pentru instituirea grupului de experți astfel încât autoritățile să poată face schimb de informații și de bune practici în ceea ce privește aptitudinea fizică și mintală de a conduce sunt estimate la 30 000 EUR pe an;

- în 2025 sunt preconizate costuri nerecurente (unice) de ajustare în cuantum de 80 000 EUR pentru realizarea și dezvoltarea unui program de formare online privind capacitatea de a conduce destinat medicilor generalişti;

- costurile de ajustare curente (pentru actualizarea programului de formare online privind capacitatea de a conduce destinat medicilor generalişti) sunt estimate la aproximativ 80 000 EUR odată la 5 ani.

## 2. MĂSURI DE GESTIUNE

### 2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și de raportare

*A se preciza frecvența și condițiile.*

Sarcinile executate direct de către DG MOVE vor urma ciclul anual de planificare și monitorizare, astfel cum este implementat în cadrul Comisiei și al agențiilor executive, inclusiv în ceea ce privește raportarea rezultatelor în raportul anual de activitate al DG MOVE.

În conformitate cu articolul 20 din Directiva privind permisele de conducere, statele membre informează anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie, transmițând inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile.

De asemenea, Comisia va evalua transpunerea corectă a directivei de către statele membre.

### 2.2. Sistemul (sistemele) de gestiune și de control

#### 2.2.1. *Justificarea modului (modurilor) de gestiune, a mecanismului (mecanismelor) de punere în aplicare a finanțării, a modalităților de plată și a strategiei de control propuse*

Punerea în aplicare a directivei va fi gestionată de unitatea din cadrul DG MOVE responsabilă de domeniul de politică vizat.

Cheltuielile vor fi executate prin gestiune directă, cu aplicarea integrală a dispozițiilor Regulamentului financiar. Strategia de control pentru achiziții și granturi din cadrul DG MOVE include controale juridice, operaționale și financiare *ex ante* specifice cu privire la proceduri (inclusiv, în cazul achizițiilor publice, o revizuire de către comitetul consultativ pentru achiziții publice și contracte), precum și cu privire la semnarea contractelor și a acordurilor. În plus, cheltuielile efectuate pentru achiziționarea de bunuri și servicii fac obiectul unor controale *ex ante* și, atunci când este necesar, al unor controale *ex post* și financiare.

#### 2.2.2. *Informații privind riscurile identificate și sistemul (sistemele) de control intern instituit(e) pentru atenuarea lor*

În ceea ce privește executarea sarcinilor legate de instituirea mecanismului, riscurile identificate sunt legate de utilizarea procedurilor de achiziții: întârziere, disponibilitatea datelor, informarea în timp util a pieței etc. Aceste riscuri sunt vizate de Regulamentul financiar și sunt atenuate de setul de controale interne implementate de DG MOVE pentru achiziții publice de această valoare.

2.2.3 *Estimarea și justificarea raportului cost-eficacitate al controalelor (raportul dintre costurile controalelor și valoarea fondurilor aferente gestionate) și evaluarea nivelurilor preconizate ale riscului de eroare (la plată și la închidere)*

DG MOVE raportează anual, în raportul său anual de activitate, cu privire la costul controlului activităților sale. Profilul de risc și costul controalelor pentru activitățile de achiziții publice sunt în conformitate cu cerințele.

Creșterea bugetară solicitată se aplică pentru realizarea și dezvoltarea unei platforme de informare prin care autoritățile să facă schimb de informații privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere și pentru realizarea unui program (online) de formare pentru medicii generaliști. În ceea ce privește activitățile de control legate de sistemele informatice dezvoltate sau gestionate de direcția responsabilă cu propunerea, comitetul director pentru domeniul IT monitorizează în mod regulat bazele de date ale direcției și progresele înregistrate, având în vedere simplificarea și eficiența din punctul de vedere al costurilor a resurselor informatice ale Comisiei.

**2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor**

*A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate, de exemplu din strategia antifraudă.*

Ar urma să se aplice măsurile de prevenire și de protecție uzuale ale Comisiei, mai precis:

- plățile pentru orice fel de servicii sunt verificate de personalul Comisiei înainte de efectuarea plății, ținând seama de toate obligațiile contractuale, principiile economice și bunele practici financiare sau de gestiune. În toate acordurile și contractele încheiate între Comisie și beneficiarii oricăror plăți vor fi incluse dispoziții antifraudă (supraveghere, cerințe privind raportarea etc.);

- pentru a combate fraudele, corupția și alte activități ilegale, se aplică fără restricții dispozițiile Regulamentului (UE, Euratom) nr. 883/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Oficiul European Antifraudă (OLAF).

DG MOVE a adoptat o strategie antifraudă (SAF) revizuită în 2020. SAF a DG MOVE se bazează pe strategia antifraudă a Comisiei și pe o evaluare specifică a riscurilor efectuată la nivel intern pentru a identifica domeniile cele mai vulnerabile la fraudă, controalele deja instituite și acțiunile necesare pentru a îmbunătăți capacitatea DG MOVE de a preveni, detecta și corecta fraudă.

Dispozițiile contractuale aplicabile achizițiilor publice asigură faptul că auditurile și controalele la fața locului pot fi efectuate de serviciile Comisiei, inclusiv de OLAF, utilizând dispozițiile standard recomandate de OLAF.

### 3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

#### 3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare existente

*În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.*

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./Nedif. 77	din partea țărilor AELS <sup>78</sup>	din partea țărilor candidate și potențial candidate <sup>79</sup>	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
<b>01</b>	<b>02.200401</b>	Dif.	NU	NU	NU	NU

- Noile linii bugetare solicitate

*În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.*

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tipul de cheltuieli	Contribuție			
	Numărul	Dif./ Nedif.	din partea țărilor AELS	din partea țărilor candidate și potențial candidate	din partea altor țări terțe	alte venituri alocate
	[XX.YY.YY.YY]		DA/NU	DA/NU	DA/NU	DA/NU

<sup>77</sup> Dif. = credite diferențiate/Nedif. = credite nediferențiate.

<sup>78</sup> AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb.

<sup>79</sup> Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

### 3.2. Impactul financiar estimat al propunerii asupra creditelor

#### 3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra creditelor operaționale

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale, conform explicațiilor de mai jos. Nu sunt necesare credite suplimentare. Sumele necesare pentru finanțarea proiectului vor fi redistribuite din creditele deja programate în programarea financiară oficială în cadrul posturilor bugetare specifice.

milioane EUR (cu trei zecimale)

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	01	Piața unică, inovare și sectorul digital
--	----	--

DG:MOVE			Anul	Anul	Anul	Anul	<b>TOTAL</b> 2025-2028
			2025	2026	2027	2028	
○ Credite operaționale							
Linia bugetară <sup>80</sup> 02.200401	Angajamente	(1a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
	Plăți	(2a)	<b>0,110</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,030</b>	<b>0,200</b>
Linia bugetară	Angajamente	(1b)					
	Plăți	(2b)					
Credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice <sup>81</sup>							

<sup>80</sup> În conformitate cu nomenclatura bugetară oficială.

<sup>81</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (denumite anterior linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

Linia bugetară		(3)					
<b>TOTAL credite pentru DG MOVE</b>	Angajamente	=1a+1b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plăți	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

○ TOTAL credite operaționale	Angajamente	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plăți	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
○ TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice		(6)					
<b>TOTAL credite de la RUBRICA &lt;01&gt; din cadrul financiar multianual</b>	Angajamente	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Plăți	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

**În cazul în care propunerea/initiativa afectează mai multe rubrici operaționale, a se repeta secțiunea de mai sus:**

○ TOTAL credite operaționale (toate rubricile operaționale)	Angajamente	(4)							
	Plăți	(5)							
TOTAL credite cu caracter administrativ finanțate din bugetul unor programe specifice (toate rubricile operaționale)		(6)							
<b>TOTAL credite de la RUBRICILE 1-6 din cadrul financiar multianual (Suma de referință)</b>	Angajamente	=4+ 6							
	Plăți	=5+ 6							

<b>Rubrica din cadrul financiar multianual</b>	<b>7</b>	„Cheltuieli administrative”
--	----------	-----------------------------

Această secțiune trebuie completată utilizând „datele bugetare cu caracter administrativ” care trebuie introduse mai întâi în [anexa la fișa financiară legislativă](#) (anexa 5 la Decizia Comisiei privind normele interne de execuție a secțiunii „Comisia” din bugetul general al Uniunii Europene), încărcată în DECIDE pentru consultarea interservicii.

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
<input type="radio"/> Resurse umane									
<input type="radio"/> Alte cheltuieli administrative									
<b>TOTAL DG &lt;.....&gt;</b>	Credite								

<b>TOTAL credite de la RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual</b>	(Total angajamente = Total plăți)								
--	-----------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

milioane EUR (cu trei zecimale)

		Anul N <sup>82</sup>	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se			TOTAL

<sup>82</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.



- Realizare																		
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																		
<b>TOTALURI</b>																		

### 3.2.3. Sinteza impactului estimat asupra creditelor administrative

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite cu caracter administrativ
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N <sup>85</sup>	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâtia ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	TOTAL
--	-------------------------	-------------	-------------	-------------	---	-------

<b>RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane								
Alte cheltuieli administrative								
<b>Subtotal RUBRICA 7 din cadrul financiar multianual</b>								

<b>În afara RUBRICII 7<sup>86</sup> din cadrul financiar multianual</b>								
Resurse umane								
Alte cheltuieli cu caracter administrativ								
<b>Subtotal în afara RUBRICII 7 din cadrul financiar multianual</b>								

<b>TOTAL</b>								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

Necesarul de credite pentru resursele umane și pentru alte cheltuieli cu caracter administrativ va fi acoperit de creditele direcției generale (DG) respective care sunt deja alocate pentru gestionarea acțiunii și/sau au fost redistribuite intern în cadrul DG-ului respectiv, completate, după caz, cu resurse suplimentare care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

<sup>85</sup> Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

<sup>86</sup> Asistență tehnică și/sau administrativă și cheltuieli de sprijin pentru punerea în aplicare a programelor și/sau a acțiunilor UE (fostele linii „BA”), cercetare indirectă și cercetare directă.

### 3.2.3.1. Necesarul de resurse umane estimat

- Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane.
- Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

*Estimări în echivalent normă întreagă*

	Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)		
<b>○ Posturi din schema de personal (funcționari și agenți temporari)</b>							
20 01 02 01 (la sediu și în reprezentanțele Comisiei)							
20 01 02 03 (în delegații)							
01 01 01 01 (cercetare indirectă)							
01 01 01 11 (cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>○ Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)<sup>87</sup></b>							
20 02 01 (AC, END, INT din „pachetul global”)							
20 02 03 (AC, AL, END, INT și JPD în delegații)							
<b>XX 01 xx yy zz<sup>88</sup></b>	- la sediu						
	- în delegații						
01 01 01 02 (AC, END, INT - cercetare indirectă)							
01 01 01 12 (AC, END, INT - cercetare directă)							
Alte linii bugetare (a se preciza)							
<b>TOTAL</b>							

**XX** este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi asigurat din efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja pentru gestionarea acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, cu resurse suplimentare ce ar putea fi acordate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii anuale de alocare și ținând seama de constrângerile bugetare.

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	
Personal extern	

<sup>87</sup> AC = agent contractual; AL = agent local; END = expert național detașat; INT = personal pus la dispoziție de agenții de muncă temporară; JPD = tânăr profesionist în delegații.

<sup>88</sup> Subplafonul pentru personal extern acoperit din creditele operaționale (fostele linii „BA”).

### 3.2.4. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

Propunerea/inițiativa:

- poate fi finanțată integral prin realocarea creditelor în cadrul rubricii relevante din cadrul financiar multianual (CFM)

Sumele necesare pentru finanțarea proiectului vor fi redistribuite din linia bugetară 02.200401.

- necesită utilizarea marjei nealocate din cadrul rubricii corespunzătoare din CFM și/sau utilizarea instrumentelor speciale, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind CFM

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, sumele aferente și instrumentele propuse a fi utilizate.

- necesită revizuirea CFM.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare vizate, precum și sumele aferente.

### 3.2.5. Contribuțiile terților

Propunerea/inițiativa:

- nu prevede cofinanțare din partea terților
- prevede cofinanțare din partea terților, estimată mai jos:

Credite în milioane EUR (cu trei zecimale)

	Anul N <sup>89</sup>	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3	A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)			Total
A se preciza organismul care asigură cofinanțarea								
TOTAL credite cofinanțate								

<sup>89</sup>

Anul N este anul în care începe punerea în aplicare a propunerii/inițiativei. Vă rugăm să înlocuiți „N” cu primul an estimat de punere în aplicare (de exemplu: 2021). Se procedează la fel pentru anii următori.

### 3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

–  Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.

–  Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:

asupra resurselor proprii

asupra altor venituri

vă rugăm să precizați dacă veniturile sunt alocate unor linii de cheltuieli

milioane EUR (cu trei zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul financiar în curs	Impactul propunerii/inițiativei <sup>90</sup>					A se introduce atâția ani câți sunt considerați necesari pentru a reflecta durata impactului (a se vedea punctul 1.6)	
		Anul N	Anul N+1	Anul N+2	Anul N+3			
Articolul .....								

Pentru veniturile alocate, a se preciza linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate).

Alte observații (de exemplu, metoda/formula utilizată pentru calcularea impactului asupra veniturilor sau orice alte informații).

<sup>90</sup>

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sumele brute după deducerea unei cote de 20 % pentru costurile de colectare.