

Bruxelles, 10 mai 2017
(OR. en)

8596/17

**Dosar interinstituțional:
2017/0015 (COD)**

**TRANS 155
CODEC 667
MI 359
EDUC 157
IA 66**

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți
Nr. doc. ant.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
Nr. doc. Csie:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere – Abordare generală

INTRODUCERE

1. La 1 februarie 2017, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului propunerea menționată în subiect.
2. Deși, potrivit evaluării Comisiei, Directiva 2003/59/CE a fost pusă în aplicare fără probleme majore, aducând astfel o contribuție relevantă la siguranța rutieră și la mobilitatea forței de muncă, propunerea urmărește să remedieze o serie de deficiențe care au fost identificate în perioada 2012-2014 cu ocazia unei evaluări *ex post*.

3. Propunerea are drept scop:

- îmbunătățirea recunoașterii reciproce a formării obligatorii urmate de conducătorii auto profesioniști,
- modernizarea cerințelor de formare și clarificarea relației acestora cu cerințele de formare prevăzute în alte acte legislative ale UE,
- reducerea ambiguității în ceea ce privește exceptările de la obligațiile prevăzute în directivă și
- clarificarea cerințelor privind vârsta minimă pentru condus care rezultă din aplicarea Directivelor 2003/59/CE și 2006/126/CE, pentru a se asigura o aplicare armonizată a normelor UE.

4. Înainte de propunerea aflată în discuție, Comisia a propus, la 14 decembrie 2016, modificări referitoare la procedura de reglementare cu control prevăzută în această directivă și în Directiva 2006/126/CE, ca parte a unei propuneri orizontale ¹.

5. La 3 aprilie 2017, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European l-a numit pe dl Peter Lundgren (EFDD, SE) în calitate de raportor. Comisia pentru ocuparea forței de muncă și afaceri sociale (EMPL) a decis să nu emită niciun aviz.

6. Comitetul Economic și Social intenționează să își adopte avizul la 31 mai 2017. Comitetul Regiunilor a decis să nu emită un aviz cu privire la propunere.

7. Senatul Parlamentului României și-a transmis avizul cu privire la aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității prin scrisoarea din 26 aprilie 2017 ².

¹ A se vedea doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

² A se vedea doc. ST 8562/17 INIT.

LUCRĂRILE DIN CADRUL CONSILIULUI

8. Grupul de lucru pentru transport terestru a început examinarea propunerii la 3 februarie 2017. Acesta a studiat evaluarea de impact a Comisiei la 7 februarie 2017. În general, delegațiile au recunoscut că această evaluare este adecvată pentru a fi folosită drept bază pentru propunerile de reglementare. Mai multe delegații au subliniat că este important să se aleagă o opțiune de politică pentru a se obține recunoașterea reciprocă a formării efectuate într-un alt stat membru. S-au solicitat mai multe detalii în privința costurilor administrative pentru eliberarea cărților de calificare a conducătorului auto pentru conducătorii auto din alte state membre. Unele delegații au remarcat că evaluarea de impact ar fi putut face o analiză mai aprofundată în ceea ce privește compararea cerințelor administrative pentru cetățenii din UE cu cele pentru conducătorii auto din țări terțe. Mai multe delegații au exprimat opinii divergente cu privire la conceptul „e-learning” și la definirea exceptărilor de la cerințele de formare. În legătură cu acestea din urmă, Președinția a constatat că Comisia nu a prezentat o analiză detaliată a situației referitoare la excluderea șoferilor care transportă mărfuri agricole ca parte a activităților lor agricole (numărul de persoane afectate, o eventuală neconcordanță cu obiectivele directivei).
9. În perioada 14 martie-11 aprilie 2017, Președinția a prezentat o serie de documente de compromis în scopul găsirii unui consens în privința modificărilor propuse. Rezultatele lucrărilor desfășurate în cadrul grupului de lucru sunt incluse în textul prezentat în anexă.
10. Modificările convenite se referă în principal la formularea și interpretarea excepțiilor, la procedura și instrumentele care ar trebui utilizate pentru facilitarea recunoașterii reciproce a formării încheiate de conducătorii auto, la organizarea cursurilor de formare pentru conducătorii auto și la dispoziții tranzitorii.

CHESTIUNI RESTANTE

11. Grupul de lucru a abordat toate chestiunile aduse în discuție de delegații și a ajuns la un text de compromis care pare a fi agreat de toate delegațiile. În ceea ce privește excepțiile, grupul de lucru a fost în măsură să ofere clarificări suplimentare, lăsând în același timp loc de interpretare în legătură cu anumite aspecte, din cauza practicilor și a circumstanțelor diferite din statele membre.

12. Mai multe delegații și-au exprimat îngrijorarea față de faptul că soluția găsită pentru îmbunătățirea recunoașterii reciproce ar implica costuri administrative considerabile. Alte delegații ar fi preferat o propunere mai ambițioasă, care să pregătească terenul pentru schimbul electronic de informații.
13. Unele delegații și-au exprimat preocupările în ceea ce privește reținerea unei proceduri distincte care le permite conducătorilor auto resortisanți ai țărilor terțe care transportă mărfuri să continue să își utilizeze atestatul de conducător auto eliberat în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 drept dovadă a conformității cu cerințele de formare. Cu toate acestea, textul de compromis își propune să îmbunătățească procedura existentă prin introducerea obligatorie a unui cod specific pe atestatul de conducător auto.
14. În acest stadiu al procedurii, Comisia menține o rezervă generală cu privire la modificările aduse propunerii sale, salutând însă în general eforturile depuse de Consiliu pentru găsirea unei abordări generale.

CONCLUZIE

15. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să analizeze și să aprobe textul de compromis și să îl prezinte Consiliului (TTE/Transporturi la 8 iunie 2017) în vederea ajungerii la un acord cu privire la o abordare generală.
16. Consiliul este invitat să ajungă la un acord cu privire la o abordare generală, astfel cum figurează în anexa la prezentul document.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

întrucât:

- (1) În Cartea sa albă din 28 martie 2011 ³, Comisia stabilește obiectivul „zero decese”, conform căruia Uniunea ar trebui să se apropie, până în 2050, de cifra zero în privința numărului de decese cauzate de accidentele rutiere.
- (2) În comunicarea sa privind orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020 ⁴, Comisia a propus reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010. În vederea atingerii acestei ținte, Comisia a stabilit șapte obiective strategice, inclusiv îmbunătățirea educației și a formării utilizatorilor drumurilor, precum și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.
- (3) În urma evaluării punerii în aplicare a Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁵, Comisia a identificat o serie de deficiențe. Principalele deficiențe identificate se referă la dificultăți și la insecuritatea juridică în interpretarea excepțiilor; conținutul formării, care a fost considerat doar parțial relevant pentru nevoile conducătorilor auto; dificultățile întâmpinate de conducătorii auto în a obține recunoașterea reciprocă a formării încheiate sau parțial încheiate într-un alt stat membru; precum și la neconcordanțele dintre Directiva 2003/59/CE și Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁶ legate de cerințele referitoare la vârsta minimă.
- (4) Pentru a îmbunătăți claritatea juridică în cadrul Directivei 2003/59/CE, toate trimiterile la actele abrogate sau înlocuite ale Uniunii ar trebui eliminate sau modificate.

³ Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final].

⁴ Comunicarea intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM (2010) 389 final].

⁵ Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

⁶ 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).

- (5) Pentru a se asigura securitatea juridică și coerența cu alte acte ale Uniunii, ar trebui efectuate o serie de modificări cu privire la excepțiile de la Directiva 2003/59/CE, luându-se în considerare excepțiile similare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ⁷. Unele dintre aceste excepții se referă la situații în care condusul nu reprezintă activitatea principală, de exemplu atunci când reprezintă sub 30 % din timpul de lucru lunar, iar respectarea cerințelor Directivei 2003/59/CE ar fi o sarcină disproporționată pentru aceste persoane.
- (5a) Conducătorilor auto care au fost exceptați de la obligația unei calificări inițiale ar trebui să li se ceară totuși să urmeze o formare profesională periodică pentru a-și actualiza cunoștințele esențiale pentru activitatea lor profesională, concomitent cu menținerea excepției menționate.
- (6) Luând în considerare evoluțiile din domeniul formării profesionale și al educației, precum și în vederea sporirii contribuției Directivei 2003/59/CE la siguranța rutieră și a relevanței formării pentru conducătorii auto, subiectele legate de siguranța rutieră, cum ar fi percepția riscurilor, protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și condusul economic, ar trebui să fie consolidate în cadrul cursurilor de formare.
- (7) Statele membre ar trebui să dispună de o opțiune clară pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor TIC, cum ar fi e-learning-ul și învățarea mixtă, pentru o parte a formării, asigurând totodată calitatea formării. O parte considerabilă din formarea necesară în temeiul prezentei directive ar trebui efectuată la un centru de formare autorizat.
- (8) Pentru a se asigura coerența între diferitele tipuri de formare necesare în temeiul dreptului Uniunii, statele membre ar trebui să dispună de posibilitatea de a combina diferite tipuri de cursuri de formare relevante, cum ar fi formarea în domeniul transportului de mărfuri periculoase, formarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap sau formarea privind transportul animalelor, cu formarea prevăzută în Directiva 2003/59/CE.

⁷ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (9) Pentru a se evita ca diferențele dintre practicile statelor membre să împiedice recunoașterea reciprocă și să limiteze dreptul conducătorilor auto de a urma cursuri de formare periodică în statul membru în care lucrează, autoritățile statelor membre ar trebui să fie obligate să elibereze documentul relevant pentru fiecare conducător auto care îndeplinește cerințele Directivei 2003/59/CE. Documentul ar trebui să fie recunoscut reciproc, inclusiv în timpul controalelor în trafic. Această cerință privind documentația minimă nu ar trebui să obstrucționeze dezvoltarea în continuare a cooperării dintre statele membre în acest domeniu prin intermediul înregistrării și schimbului de informații pe cale electronică.
- (9a) Utilizarea atestatelor de conducător auto de către conducătorii auto din țări terțe drept dovadă a respectării cerințelor de formare ar putea reprezenta un obstacol pentru conducătorii auto atunci când operatorul de transport înapoiază atestatul autorităților emitente, mai ales atunci când respectivii conducători auto doresc să se angajeze în alt stat membru. Pentru a evita situațiile în care, în astfel de circumstanțe, conducătorii auto ar trebui să repete cursurile de formare la ocuparea unui nou loc de muncă, statele membre ar trebui să fie încurajate să coopereze și să fac schimb de informații în privința calificărilor conducătorilor auto.
- (9b) Pentru a asigura o tranziție lină, atestatele de conducător auto valabile și cărțile de calificare a conducătorului auto valabile eliberate în conformitate cu normele aplicabile înainte de aplicarea dispozițiilor modificate ar trebui să fie recunoscute până la data lor de expirare. Modificările nu invalidează cursurile de formare urmate și nici permisele de conducere eliberate pentru certificarea respectivelor cursuri, înainte de aplicarea lor.
- (10) În vederea asigurării clarității juridice și a garantării unor cerințe armonizate privind vârsta minimă în scopurile stabilite în Directiva 2003/59/CE, ar trebui să fie prevăzută o derogare clară în Directiva 2006/126/CE, care să prevadă că permisele de conducere pot fi eliberate la vârstele minime prevăzute în Directiva 2003/59/CE. Această precizare se referă la vârsta minimă generală pentru conducătorii de autovehicule din anumite categorii care dețin un CCP și nu modifică opțiunile existente pentru reducerea acestor cerințe privind vârsta minimă și nici pentru exceptarea de la acestea.

- (10a) Modificările la Directiva 2006/126/CE ar trebui să se limiteze la cele care au legătură directă cu revizuirea Directivei 2003/59/CE. O analiză mai riguroasă a transpunerii și aplicării Directivei 2006/126/CE, inclusiv delimitarea între anumite categorii de vehicule, pare de dorit și ar trebui să fie inclusă în viitoarea revizuire a Directivei 2006/126/CE.
- (11) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea standardului european privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și al aspectelor pe care prezenta directivă urmărește să le abordeze, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.
- (12) Prin urmare, Directivele 2003/59/CE și 2006/126/CE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2003/59/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, prima și a doua liniuță se înlocuiesc cu următorul text:

- „— vehicule pentru care este necesar un permis de conducere de categoria C1, C1+E, C sau C+E, așa cum sunt definite aceste categorii în Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului(*), sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent,
- vehicule pentru care este necesar un permis de conducere de categoria D1, D1+E, D sau D+E, așa cum sunt definite aceste categorii în Directiva 2006/126/CE, sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent.

În sensul prezentei directive, trimiterile la categoriile de permise de conducere care conțin semnul plus („+”) se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență prevăzut în anexa III.

(*) 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).”;

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) vehicule utilizate de forțele armate, apărarea civilă, serviciul de pompieri, forțele care răspund de menținerea ordinii publice și serviciile de ambulanță de urgență sau aflate sub controlul acestora, atunci când transportul este efectuat ca o consecință a atribuțiilor acestor servicii;”

(b) literele (d)-(g) se înlocuiesc cu următorul text:

„(d) vehicule utilizate în situații de urgență sau desemnate pentru misiuni de recuperare, inclusiv vehicule utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar;

(e) vehicule utilizate în cursul lecțiilor de conducere auto și al examenelor de conducere, pentru orice persoană care dorește să obțină un permis de conducere sau un certificat CCP, în conformitate cu articolul 6 și cu articolul 8 alineatul (1), cu condiția ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul de mărfuri sau de călători în scopuri comerciale.

În plus, prezenta directivă nu se aplică unei persoane care dorește să obțină un permis de conducere sau un certificat CCP, în conformitate cu articolul 6 și cu articolul 8 alineatul (1), atunci când această persoană urmează cursuri de formare suplimentare de conducere auto în cadrul învățării la locul de muncă, cu condiția ca persoana să fie însoțită de altă persoană autorizată în baza unui CCP sau de un instructor auto pentru categoria de vehicul utilizat în acest scop;

(f) vehicule utilizate pentru transportul necomercial de pasageri sau de mărfuri;

(g) vehicule care transportă materiale, echipamente sau utilaje care urmează să fie utilizate de conducătorii auto în cursul activității lor, cu condiția ca activitatea de conducere a vehiculelor să nu reprezinte principala activitate a conducătorilor auto.”;

(c) se adaugă următoarele paragrafe:

„Statele membre pot excepta conducătorii de vehicule utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau de creștere a animalelor, pentru transportul de mărfuri în cadrul propriei activității profesionale specifice, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului. Statele membre pot supune aceste excepții unor condiții speciale pe propriul lor teritoriu și, cu acordul statelor membre în cauză, pe teritoriul unui alt stat membru.

Statele membre informează Comisia cu privire la excepțiile acordate în temeiul prezentei dispoziții, iar Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceasta.”;

3. Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Formarea periodică constă dintr-un stagiu de formare care să permită titularilor unui CCP să își actualizeze cunoștințele esențiale pentru activitatea lor, punându-se accentul în mod special pe siguranța rutieră și pe raționalizarea consumului de carburant.”;

(b) al treilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Formarea periodică are rolul de a extinde și de a revizui unele dintre subiectele menționate la anexa I punctul 1. Aceasta include întotdeauna cel puțin un subiect legat de siguranța rutieră și acoperă o gamă largă de subiecte. Subiectele de formare iau în considerare evoluțiile legislative și tehnologice relevante și, pe cât posibil, ar trebui să ia în considerare nevoile de formare specifice ale conducătorului auto.”;

4. La articolul 9, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Conducătorii auto menționați la articolul 1 litera (a) obțin calificarea inițială menționată la articolul 5 în statul membru în care își au reședința obișnuită, așa cum este definită la articolul 12 din Directiva 2006/126/CE.”;

5. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Codul Uniunii

(1) Pe baza CCP menționat la articolul 6 și a CCP menționat la articolul 8 alineatul (1), autoritățile competente din statele membre, având în vedere dispozițiile articolului 5 alineatele (2) și (3) și ale articolului 8, înscriu codul armonizat al Uniunii Europene nr. 95, prevăzut în anexa I la Directiva 2006/126/CE, alături de categoriile de permise de conducere corespunzătoare:

- pe permisul de conducere și/sau
- pe cartea de calificare a conducătorului auto elaborată conform modelului prezentat în anexa II.

În cazul în care autoritățile competente din statul membru în care a fost obținut CCP nu pot înscrie codul Uniunii pe permisul de conducere, acestea eliberează conducătorului auto o carte de calificare a conducătorului auto.

Cartea de calificare a conducătorului auto eliberată de un stat membru este recunoscută reciproc. La eliberarea unei cărți, autoritățile competente verifică valabilitatea permisului de conducere pentru categoria de vehicul în cauză.

- (2) Un conducător auto menționat la articolul 1 litera (b) care conduce vehicule utilizate pentru transportul rutier de mărfuri poate, de asemenea, să facă dovada că are calificarea și formarea prevăzute în prezenta directivă prin atestatul de conducător auto menționat în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului(*), cu condiția ca pe documentul respectiv să fie înscris codul Uniunii nr. 95. În sensul prezentei directive, statul membru emitent indică codul Uniunii nr. 95 la rubrica Observații a atestatului în cazul în care conducătorul auto în cauză a obținut calificarea și cerințele privind formarea prevăzute în prezenta directivă.

Atestatele de conducător auto eliberate înainte de [JO: a se introduce data menționată la articolul 3 alineatul (1)] în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, în special alineatul (7), în vederea certificării conformității cu cerințele de formare în temeiul prezentei directive care nu poartă marcajul Uniunii nr. 95 sunt acceptate ca dovadă a calificării până la data expirării.

(*) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO L 300, 14.11.2009, p. 72).”;

6. Anexele I și II se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Directiva 2006/126/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

- (a) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

- (i) la litera (e), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile C1 și C1E este stabilită la 18 ani;”;

- (ii) la litera (g), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile C și CE este stabilită la 21 de ani;”;

(iii) la punctul (i), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile D1 și D1E este stabilită la 21 de ani;”;

(iv) la litera (k), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile D și DE este stabilită la 24 de ani;”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(7) Prin derogare de la vârstele minime prevăzute la articolul 4 alineatul (4) literele (g), (i) și (k) din prezenta directivă, vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere de categoriile C, CE, D1, D1E, D și DE este vârsta minimă prevăzută pentru conducerea vehiculelor respective pentru titularii unui CCP, stabilită la articolul 5 alineatul (2), la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) primul paragraf, la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) primul paragraf și, respectiv, la articolul 5 alineatul (3) litera (b) din Directiva 2003/59/CE.

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 2003/59/CE, 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 ajunge la vârsta minimă relevantă menționată la primul paragraf al prezentului alineat și deține un CCP.”.

2. La articolul 15, textul respectiv devine alineatul (1) și se adaugă următorul alineat:

„(2) Rețeaua de permise de conducere a UE poate fi, de asemenea, utilizată pentru schimbul de informații cu privire la permisele de conducere în scopurile prevăzute de alte acte legislative ale Uniunii.”

Articolul 3

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la [OP: a se introduce DATA calculată la 24 luni de la intrarea în vigoare]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

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

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European

Pentru Consiliu

Președintele

Președintele

A. Anexele I și II la Directiva 2003/59/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(A) secțiunea 1 se modifică după cum urmează:

(a) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Nivelul minim de calificare trebuie să fie comparabil cel puțin cu nivelul 2 din Cadrul european al calificărilor, astfel cum este prevăzut în anexa II la Recomandarea 2008/C 111/01 a Parlamentului European și a Consiliului(*).

(*) Recomandarea Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2008 privind stabilirea Cadrului european al calificărilor pentru învățarea de-a lungul vieții (JO C 111, 6.5.2008, p. 1).”;

(b) punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Obiectivul: cunoașterea caracteristicilor tehnice și a funcționării dispozitivelor de control al siguranței, în vederea controlării vehiculului, reducerii frecării și împiedicării disfuncționalităților:

limitele utilizării frânelor și dispozitivului de încetinire, utilizarea combinată a frânelor și a dispozitivului de încetinire, utilizarea optimă a turației și a raporturilor vitezelor, utilizarea inerției vehiculului, utilizarea modurilor de reducere a vitezei și de frânare la coborârea pantelor, modalitatea de acțiune în cazul unei defecțiuni, utilizarea dispozitivelor electronice și mecanice cum ar fi sistemul de control electronic al stabilității (ESP - Electronic Stability Program), sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS - Advanced Emergency Braking Systems), sistemul antiblocare (ABS - Anti-Lock Braking System), sistemele de control al tracțiunii (TCS - traction control systems) și sistemele de monitorizare montate pe vehicul (IVMS - In Vehicle Monitoring System), precum și a altor dispozitive, autorizate pentru utilizare, de asistență a conducătorului auto sau de automatizare.”;

(c) punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3. Obiectivul: capacitatea de optimizare a consumului de carburant:

optimizarea consumului de carburant prin aplicarea know-how-ului în ceea ce privește punctele 1.1 și 1.2, importanța anticipării fluxului de trafic, a distanței corespunzătoare, a utilizării impulsului vehiculelor, a vitezei constante, a unui stil de conducere lină și a presiunii corespunzătoare în pneuri.”;

(d) următorul punct se introduce înainte de titlul „Permisele de conducere din categoriile C, C+E, C1, C1+E”:

„1.3a. Obiectivul: capacitatea de anticipare, de evaluare și adaptare la riscurile din trafic:

conștientizarea diferitelor condiții rutiere, de trafic și meteorologice și adaptarea la acestea, anticiparea evenimentelor viitoare, adaptarea la riscurile de trafic, recunoașterea și adaptarea la situațiile periculoase, legate în special de dimensiunile și de greutatea vehiculelor, precum și de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și conducătorii de vehicule motorizate cu două roți;

identificarea posibilelor situații periculoase și interpretarea corespunzătoare a modului în care aceste situații care pot fi periculoase se pot transforma în situații în care accidente rutiere nu mai pot fi evitate, precum și selectarea și punerea în aplicare a unor măsuri de sporire a marjelor de siguranță în asemenea măsură încât un accident să poată fi încă evitat în cazul în care intervin posibile pericole.”;

(e) punctul 1.4 se înlocuiește cu următorul text:

„1.4. Obiectivul: capacitatea de încărcare a vehiculului acordând grija cuvenită reglementărilor de siguranță și utilizării adecvate a vehiculului:

forțele care afectează vehiculele aflate în mișcare, utilizarea rapoartelor de angrenare ale cutiei de viteze în funcție de sarcina vehiculului și profilul drumului, utilizarea sistemelor de transmisie automată, calcularea încărcăturii utile a vehiculului sau a ansamblului, calcularea volumului total, distribuția sarcinii, consecințele supraîncărcării osiei, stabilitatea vehiculului și centrul de greutate, tipurile de ambalaj și paleți;

principalele categorii de mărfuri care necesită asigurare, tehnici de fixare și asigurare, utilizarea chingilor de asigurare, utilizarea echipamentului de manipulare, punerea și scoaterea prelatelor.”;

(f) punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

„1.6. Obiectivul: capacitatea de încărcare a vehiculului acordând grija cuvenită reglementărilor de siguranță și utilizării adecvate a vehiculului:

forțele care afectează vehiculul în mișcare, utilizarea rapoartelor cutiei de viteze în conformitate cu sarcina vehiculului și profilul drumului, utilizarea sistemelor de transmisie automată, calcularea încărcăturii utile a vehiculului sau a ansamblului, distribuția sarcinii, consecințele supraîncărcării osiei, stabilitatea vehiculului și centrul de greutate.”;

(g) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Obiectivul: cunoașterea mediului social al transportului rutier și a reglementărilor din domeniu:

perioadele maxime de lucru specifice industriei transporturilor; principiile, aplicarea și efectele Regulamentelor (CE) nr. 561/2006(*) și (UE) nr. 165/2014(**) ale Parlamentului European și ale Consiliului; sancțiuni pentru neutilizarea, utilizarea inadecvată și falsificarea tahografului; cunoașterea mediului social al transportului rutier: drepturile și îndatoririle conducătorilor auto privind calificarea inițială și formarea periodică.

(*) Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

(**) Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).”;

(h) punctul 3.7 se înlocuiește cu următorul text:

„3.7. Obiectivul: cunoașterea mediului economic al transportului de mărfuri și organizarea pieței:

relația dintre transportul rutier și alte tipuri de transport (concurența, expeditorii de mărfuri), diferite activități ale transportului rutier (transportul în numele unor terți sau contra cost, transportul în nume propriu, activități auxiliare de transport), organizarea principalelor tipuri de companii de transport și a activităților auxiliare de transport, diferitele specializări de transport (autocisternă, temperatură controlată, mărfuri periculoase, transportul animalelor etc.), modificări apărute în această ramură economică (diversificarea serviciilor furnizate, calea ferată, subcontractarea etc.).”;

(i) punctul 3.8 se înlocuiește cu următorul text:

„3.8. Obiectivul: cunoașterea mediului economic al transportului rutier de călători și organizarea pieței:

relația dintre transportul rutier de călători și alte moduri de transport de călători (pe calea ferată, cu autovehicule personale), diferitele activități implicate de către transportul rutier de călători, sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap, trecerea frontierelor (transportul internațional), organizarea principalelor tipuri de companii pentru transportul rutier de călători.”;

(b) secțiunea 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. *Opțiunea de combinare a participării la curs cu efectuarea unui test*

Calificarea inițială trebuie să includă predarea tuturor subiectelor din lista inclusă la punctul 1. Durata acestei calificări inițiale trebuie să fie de 280 de ore.

Fiecare conducător auto cursant trebuie să conducă individual cel puțin 20 de ore un vehicul din categoria respectivă care îndeplinește cel puțin cerințele pentru vehiculele destinate testării, așa cum sunt definite acestea în Directiva 2006/126/CE.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto poate să conducă maximum opt ore, din cele 20 de ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care acestea se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

Statele membre pot permite ca o parte dintre cursurile de formare să fie furnizate de centrul de formare autorizat prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, totodată, menținerea unei calități corespunzătoare a formării și selectând subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control.

Statele membre pot lua în considerare o formare specifică necesară în temeiul altor acte legislative ale Uniunii drept parte a formării. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului(*) privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului(**) și formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului(***)

Pentru conducătorii auto menționați la articolul 5 alineatul (5), durata calificării inițiale trebuie să fie de 70 de ore, inclusiv cinci ore de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente din statele membre sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată la punctul 1.

(*) Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

(**) Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, 28.2.2011, p. 1).

(***) Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe și de modificare a Directivelor 64/432/CEE și 93/119/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1255/97 (JO L 3, 5.1.2005, p. 1).”;

(b) la punctul 2.2 litera (b), paragraful al doilea se înlocuiește cu următorul text:

„Vehiculul utilizat pentru testul practic trebuie să îndeplinească cel puțin condițiile pentru vehiculele destinate testării, așa cum sunt definite acestea în Directiva 2006/126/CE.”;

(c) Punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„Punctul 3: Calificarea inițială accelerată menționată la articolul 3 alineatul (2)

Calificarea inițială accelerată trebuie să includă predarea tuturor subiectelor incluse în lista de la punctul 1. Durata sa trebuie să fie de 140 de ore.

Fiecare cursant trebuie să conducă individual cel puțin 10 ore un vehicul din categoria respectivă care îndeplinește cel puțin cerințele pentru vehiculele destinate testării, așa cum sunt definite acestea în Directiva 2006/126/CE.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto poate să conducă maximum patru ore, din cele 10 ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care acestea se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

Dispozițiile de la punctul 2.1 al patrulea paragraf se aplică, de asemenea, calificării inițiale accelerate.

Pentru conducătorii auto menționați la articolul 5 alineatul (5), durata calificării inițiale accelerate trebuie să fie de 35 de ore, inclusiv două ore și jumătate de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente din statele membre sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată la punctul 1.

Punctul 4: Formarea periodică obligatorie prevăzută la articolul 3 alineatul (1) litera (b)

Cursurile de formare periodică obligatorie trebuie organizate de către un centru de formare autorizat. Durata lor trebuie să fie de 35 de ore din cinci în cinci ani, defalcate în perioade de cel puțin șapte ore. Centrul de formare autorizat poate furniza astfel de formări periodice parțial pe simulatoare de ultimă generație și prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, totodată, menținerea unei calități corespunzătoare a formării și selectând subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control. Cel puțin una dintre perioadele de șapte ore trebuie să includă un subiect privind siguranța rutieră. Conținutul formării ia în considerare evoluțiile legislative și tehnologice relevante și, în măsura posibilului, ar trebui să ia în considerare nevoile specifice de formare ale conducătorului auto. În perioada de 35 de ore ar trebui să fie abordate o serie de teme diferite, inclusiv repetarea formării în cazul în care se demonstrează că conducătorul auto are nevoie de formare corectivă specifică.

Statele membre pot avea în vedere luarea în calcul a unei formări specifice deja încheiate care a fost impusă în temeiul altor acte legislative ale Uniunii drept una dintre perioadele de șapte ore prevăzute. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului și, pentru transportul de pasageri, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011.”;

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(A) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„DISPOZIȚII PRIVIND MODELUL UNIUNII EUROPENE PENTRU CARTEA DE CALIFICARE A CONDUCĂTORULUI AUTO”;

(b) secțiunea 2 se modifică după cum urmează:

(a) partea privind fața 1 a cărții de calificare a conducătorului auto:

(i) la litera (d), punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:

„9. categoriile de vehicule pentru care conducătorul auto îndeplinește criteriile de calificare inițială și formare periodică;”;

(ii) la litera (e), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„titlul «model al Uniunii Europene» în limba sau limbile statului membru care eliberează cartea și subtitlul «carte de calificare a conducătorului auto» în celelalte limbi oficiale ale Uniunii, tipărit cu albastru, astfel încât să formeze fundalul cărții.”;

(b) partea privind fața 2 a cărții de calificare a conducătorului auto, la litera (a) punctele 9 și 10 se înlocuiesc cu următorul text:

„9. categoriile de vehicule pentru care conducătorul auto îndeplinește criteriile de calificare inițială și formare periodică;

(10) codul armonizat al Uniunii Europene nr. 95, prevăzut în anexa I la Directiva 2006/126/CE”;

(c) La secțiunea 4, titlul modelului de carte de calificare a conducătorului auto se înlocuiește cu următorul text: „MODELUL UNIUNII EUROPENE PENTRU O CARTE DE CALIFICARE A CONDUCĂTORULUI AUTO”. Pe fața 2 a modelului, la numărul 10, „Codul comunitar” se înlocuiește cu „Codul Uniunii”.

(d) Se adaugă următoarea secțiune:

„5. Dispoziții tranzitorii

Cărțile de calificare a conducătorului eliberate înainte de [JO: a se introduce data menționată la articolul 3 alineatul (1)] sunt valabile până la data expirării.”

B. Se adaugă următoarea anexă:

"Anexa III - Tabel de corespondență pentru trimiterile la anumite categorii de permise de conducere

<i>Trimitere în prezenta directivă</i>	<i>Trimitere în Directiva 2006/126/CE</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

”