

Bruxelles, 30 septembrie 2025  
(OR. en)

---

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

---

**8353/1/25  
REV 1 ADD 1**

**TRANS 153  
CODEC 493  
PARLNAT**

## **EXPUNERE DE MOTIVE A CONSILIULUI**

Subiect: Poziție în primă lectură a Consiliului în vederea adoptării unei DIRECTIVE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI privind permisele de conducere, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei

- Expunere de motive a Consiliului
- Adoptată de Consiliu la 29 septembrie 2025

---

## **I. INTRODUCERE**

1. La 1 martie 2023, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului propunerea de revizuire completă a Directivei privind permisele de conducere, cea de a patra reformă a acestei directive. Propunerea a făcut parte din inițiativele REFIT ale Comisiei și din „pachetul privind siguranța rutieră”.
2. Consiliul a convenit asupra unei abordări generale la 4 decembrie 2023<sup>1</sup>.
3. Parlamentul European și-a adoptat poziția în primă lectură la 28 februarie 2024. Dna Jutta PAULUS (Verts/ALE, DE) a fost numită în calitate de raportor în cursul celei de a 10-a legislaturi a Parlamentului European.
4. Negocierile au început cu un prim trilog la 22 octombrie 2024, urmat de triloguri la 11 decembrie 2024 și la 18 februarie 2025. În cadrul celui de al patrulea trilog din 24 martie 2025, negociatorii au ajuns la un acord politic.
5. La 30 aprilie 2025, Coreperul a analizat textul final de compromis în vederea ajungerii la un acord și l-a confirmat.
6. La 14 mai 2025, președintele Comisiei TRAN a trimis o scrisoare președintelui Coreperului prin care a confirmat că, în cazul în care Consiliul va aproba textul convenit în primă lectură, după revizuirea de către experții juriști-lingviști, Parlamentul va aproba în a doua lectură poziția Consiliului.

## **II. OBIECTIV**

7. Obiectivele generale ale propunerii sunt îmbunătățirea în continuare a siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații a cetățenilor în cadrul UE. Principalele componente ale reformei în sprijinul acestor obiective sunt:
  - a. introducerea unui permis de conducere „mobil” (digital),
  - b. un pas înainte în direcția armonizării proceselor de examinare medicală aplicate în statele membre,

---

<sup>1</sup> 16345/23.

- c. un regim de conducere însoțită cu un permis de conducere de la vârsta de 17 ani,
- d. o perioadă de probă pentru conducătorii auto începători,
- e. o greutate autorizată privind masa maximă a vehiculului încărcat pentru autoturismele complet electrice,
- f. facilitarea accesului la permise pentru cetățenii care se deplasează dintr-un stat membru în altul și o evaluare centralizată a cadrului de transport rutier al unei țări terțe în vederea schimbului de permise de conducere într-un stat membru, și
- g. actualizarea cerințelor privind examenele pentru obținerea permisului de conducere și a cerințelor minime privind capacitatea conducătorului auto de a conduce.

### **III. ANALIZA POZIȚIEI ÎN PRIMĂ LECTURĂ A CONSILIULUI**

#### **1. Context procedural**

- 8. Pe baza propunerii Comisiei, Parlamentul și Consiliul au desfășurat negocieri cu scopul de a conveni asupra poziției în primă lectură a Consiliului, având ca rezultat un acord timpuriu în a doua lectură. Textul proiectului de poziție a Consiliului reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns între cei doi colegiitori.

#### **2. Sinteza principalelor aspecte**

- 9. Poziția în primă lectură a Consiliului cu privire la diferitele elemente de reformă enumerate la punctul 7, după acordul între colegiitori, este următoarea:
- 10. În ceea ce privește introducerea treptată a permisului de conducere mobil (articolele 3 și 5), cele două instituții au ajuns la un compromis cu privire la calendar și la garanțiile pentru cetățenii care preferă documentul fizic sau care au nevoie de unul mai târziu, de exemplu pentru conducerea în țări terțe. Consiliul a convenit, de asemenea, asupra unor dispoziții specifice privind protecția datelor.

11. Consiliul și-a menținut în mare măsură poziția, care își are originea în abordarea generală, privind prezentarea cerințelor minime pentru verificarea capacității fizice și mentale de a conduce înainte de eliberarea și reînnoirea permiselor de conducere, pe baza diferitelor sisteme dezvoltate în statele membre (articolul 11). La prima eliberare a permisului de conducere, solicitantul trebuie să se supună unui examen medical sau, pentru categoriile de motociclete și autoturisme, să completeze o autoevaluare. Pentru monitorizarea capacității după prima eliberare a unui permis de conducere pentru motociclete sau autoturisme, o opțiune alternativă este ca statele membre să dispună de un sistem național care să asigure o reacție la modificările semnificative ale capacității fizice sau mintale. Consiliul a acceptat mai multe adăugiri din partea Parlamentului care sunt compatibile cu această abordare.
12. Negocierile privind regimul de conducere însoțită pentru conducătorii auto în vârstă de 17 ani au fost legate de o discuție mai amplă privind vârstele minime și conducerea profesională. Consiliul, pe de o parte, și-a menținut poziția față de abordarea generală potrivit căreia regimul de conducere însoțită pentru vehiculele grele ar trebui să rămână voluntar, cu recunoaștere reciprocă automată la nivel transfrontalier. Pe de altă parte, Consiliul a acceptat o prezentare mai coerentă a vârstelor minime existente la articolul 7 și o aliniere a vârstelor minime pentru categoriile mai mari de autobuze după obținerea unui certificat de competență profesională, sub rezerva unei garanții privind conducătorii auto cu vârsta cuprinsă între 21 și 23 de ani (articolul 27 din directivă).
13. În ceea ce privește perioada de probă pentru conducătorii auto începători (articolul 18), Consiliul a acceptat mai multe dispoziții care definesc măsurile statelor membre pentru îmbunătățirea siguranței rutiere în acest grup, precum și o trimitere la politicile de toleranță zero aplicate de statele membre. Consiliul și-a menținut poziția potrivit căreia condițiile armonizate pentru conducătorii auto începători nu ar trebui să conducă la o reglementare la nivelul Uniunii a comportamentului conducătorilor auto, aspect care ține de competența statelor membre.
14. În ceea ce privește limitările de greutate pentru fiecare categorie de licență pentru vehiculele alimentate cu combustibili alternativi [articolul 9 alineatul (2) litera (j)], Consiliul și-a menținut poziția, aliniată la propunerea Comisiei, dar a acceptat posibilitatea de a adăuga o remorcă (care face obiectul formării în cazul în care masa totală depășește 4 250 kg) și o echivalență pentru autoturismele care utilizează combustibili alternativi atașate de o remorcă grea [categoria BE; articolul 9 alineatul (2) litera (j)], precum și o perioadă de transpunere mai scurtă, de doi ani [articolul 29 alineatul (2)]. Comisia a acceptat să revizuiască dispozițiile în conformitate cu progresele în domeniul tehnologic.

15. Negocierile privind limitele de greutate au acoperit aspecte suplimentare, pe care Parlamentul s-a focalizat în vederea creșterii flexibilității în cazuri speciale (articolele 6, 7 și 9). Consiliul, care a prevăzut deja flexibilitatea în ceea ce privește autorulotele în abordarea sa generală, a convenit să permită, în categoria B, o combinație cu o remorcă de până la o greutate combinată de 5 000 kg, sub rezerva unei formări sau a unei examinări suplimentare a conducătorului auto. Greutatea autorizată de către Consiliu privind categoria B pentru ambulanțe a fost fuzionată într-un set mai larg de norme pentru vehiculele de urgență. Deși Consiliul a acceptat o mai mare flexibilitate în ceea ce privește greutatea maximă (până la 5 000 kg) și vârstele minime în categoriile B și C, Parlamentul a acceptat că conducerea cu greutate suplimentară face obiectul unui examen sau al unei formări și că normele sunt măsuri naționale, care fac obiectul recunoașterii reciproce. Consiliul a acceptat, de asemenea, flexibilitatea privind conducerea autobuzelor goale cu un permis de categoria C pentru a efectua conduceri de încercare în jurul centrelor de inspecție și al atelierelor de reparații [articolul 9 alineatul (5)].
16. Consiliul și-a apropiat poziția de cea a Parlamentului și a Comisiei, permițând o mai mare flexibilitate pentru candidații la testele de conducere a autoturismelor în selectarea locului de desfășurare a testului, pentru a depăși o barieră lingvistică după mutarea într-un alt stat membru [articolul 20 alineatul (4)]. Pentru circulația neîngrădită a cetățenilor la nivel transfrontalier, Consiliul a acceptat, de asemenea, că, în timpul unei schimbări sau înlocuiri a permisului de conducere, un nou articol (articolul 14) asigură faptul că cetățenii își pot dovedi întotdeauna drepturile de a conduce în întreaga Uniune. În ceea ce privește permisele de conducere eliberate de țări terțe, Consiliul și Parlamentul au avut poziții foarte similare încă de la început, ambele fiind de acord cu noul concept de evaluare la nivelul Uniunii a cadrului de transport rutier al unei țări terțe în vederea schimbării permiselor de conducere într-un stat membru (articolul 15). În acest context, Consiliul nu a putut accepta o abordare similară în ceea ce privește competența conducătorilor auto profesioniști din țări terțe, dar a convenit ca Comisia să fie însărcinată să evalueze posibila facilitare a recunoașterii certificatelor de competență profesională eliberate de țări terțe.

17. Atât Parlamentul, cât și Consiliul au menținut mai multe amendamente în anexa II privind testele de conducere și cunoștințele și aptitudinile necesare. Acest lucru se referă, de exemplu, la progresul tehnologic (sisteme avansate de asistență pentru conducătorii auto, sisteme de frânare de anduranță, utilizarea voluntară a simulatoarelor, motociclete electrice), un accent suplimentar pe participanții la trafic vulnerabili (unghiuri moarte, părăsirea vehiculului pe partea stradală, atenția acordată benzilor pentru biciclete) și simplificarea procesului (dovada manipulării adecvate a vehiculelor cu transmisie manuală). În anexa III privind normele minime privind aptitudinile necesare pentru conducere, Parlamentul a acceptat în cea mai mare parte adăugirile Consiliului, iar Consiliul a acceptat mai multe adăugiri ale Parlamentului.
18. În cele din urmă, Consiliul a acceptat, dar într-un mod mai limitat, cerințele de raportare pentru statele membre, pe care Comisia sau Parlamentul le susținuseră (articolul 23). Consiliul și-a menținut poziția privind un termen general de transpunere de patru ani (articolul 29).

#### **IV. CONCLUZIE**

19. Poziția Consiliului sprijină obiectivul propunerii Comisiei și reflectă pe deplin compromisul la care s-a ajuns în cadrul negocierilor informale dintre Consiliu și Parlamentul European, cu sprijinul Comisiei.
20. Prin urmare, Consiliul consideră că poziția sa în primă lectură reprezintă o reprezentare echilibrată a rezultatului negocierilor și că, odată adoptată, noua Directivă privind permisele de conducere va reprezenta o contribuție importantă la îmbunătățirea siguranței rutiere și a liberei circulații a cetățenilor în UE.
-