2025/2205

5.11.2025

DIRECTIVA (UE) 2025/2205 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

din 22 octombrie 2025

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

(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 ([1]),

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ([2]),

întrucât:

(1) La reuniunea informală a Consiliului Transporturi, desfășurată în 2017 în Malta, s-a convenit că numărul constant ridicat de decese în accidente rutiere și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere reprezintă o problemă majoră pentru societate și s-a fixat obiectivul de reducere la jumătate a numărului de decese cauzate de accidentele rutiere în Uniune până în 2030. În declarația de la Valletta privind siguranța rutieră adoptată la 29 martie 2017 de miniștrii transporturilor din statele membre ale Uniunii, Comisia a fost invitată să elaboreze un cadru politic și juridic consolidat al Uniunii privind siguranța rutieră pentru deceniul începând cu 2020, care să includă obiectivul ambițios pe termen lung de a se ajunge cât mai aproape de zero decese până în 2050, îmbunătățind protecția participanților la trafic, în special a celor vulnerabili, care sunt cel mai adesea victime ale accidentelor rutiere. Eforturile depuse anterior de autoritățile publice au dus la o reducere a numărului de decese în accidente rutiere de la 51 400 în 2001 la 19 800 în 2021. Respectivele cifre se situează însă sub obiectivul Uniunii de reducere cu 75 % a numărului de decese cauzate de traficul rutier în perioada 2001-2020, iar progresele în direcția înjumătățirii numărului de astfel de decese realizate în cursul primului deceniu au stagnat apoi. Uniunea este hotărâtă să se apropie cât mai mult posibil de obiectivul „zero victime ale accidentelor rutiere” până în 2050. Comunicarea Comisiei din 9 decembrie 2020 către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor intitulată „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului” (denumită în continuare „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”) stabilește strategia „Viziunea zero” legată de acest obiectiv.

(2) 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 stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere. 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 obținut în mod legal afectează nu numai statul membru în care au fost săvârșite astfel de încălcări, ci și siguranța rutieră în întreaga Uniune.

([1]) JO C 293, 18.8.2023, p. 133.

([2]) Poziția Parlamentului European din 28 februarie 2024 (JO C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) și poziția în primă lectură a Consiliului din 29 septembrie 2025 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Poziția Parlamentului European din 21 octombrie 2025 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

(3) Cadrul stabilit prin Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]) ar trebui să fie actualizat pentru a fi potrivit pentru noua eră durabilă, incluzivă, inteligentă și rezilientă. Actualizarea ar trebui să țină seama de necesitatea reducerii emisiilor și consumului de energie generate de transporturi, inclusiv printr-o utilizare la o scară mai largă a vehiculelor care sunt alimentate cu combustibili alternativi, de digitalizare, de tendințele demografice și de evoluțiile tehnologice pentru a consolida competitivitatea economiei Uniunii. Îndeosebi, în ceea ce privește unele vehicule care sunt alimentate cu combustibili alternativi, masa mai mare a acestora în comparație cu vehiculele convenționale ar trebui să se reflecte în domeniul de aplicare al categoriilor de permise de conducere. Este important să se simplifice și să se digitalizeze procedurile administrative astfel încât să se elimine obstacolele rămase, de exemplu sarcina administrativă aflată în calea liberei circulații a persoanelor care sunt conducători auto care își stabilesc reședința într-un stat membru diferit de cel care a eliberat permisul de conducere. Un cadru armonizat la nivelul Uniunii privind permisele de conducere standard ar trebui să cuprindă atât permisele de conducere în format fizic, cât și permisele de conducere în format digital (permise de conducere „mobile") pentru toate categoriile și să prevadă recunoașterea reciprocă a acestora, cu condiția să fi fost eliberate în mod corespunzător în conformitate cu prezenta directivă.

(4) Comunitatea 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 de conducere din lume, care deservesc 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 pentru permisele 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 măsuri împotriva falsificării și să ofere posibilitatea de a încorpora microcipuri sau coduri QR.

(5) Orice prelucrare a datelor cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a prezentei directive ar trebui să respecte cadrul Uniunii de protecție a datelor, în special Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([4]), Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) și Directiva (UE) 2016/680 a Parlamentului European și a Consiliului ([6])

(6) 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, în scopul dovedirii și verificării dreptului unei persoane de a conduce și a identității sale, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga Uniune. Astfel de 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-i verifica drepturile de conducere și identitatea. Stocarea și alt tip de prelucrare a datelor respective trebuie să respecte, cu precădere, articolul 6 alineatul (1) litera (e) și, în ceea ce privește datele biometrice, articolul 9 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) 2016/679. Prezenta directivă prevede, de asemenea, garanții suplimentare menite să asigure protecția datelor cu caracter personal divulgate unui verificator, și reținute de acesta, în cursul procesului de verificare. Îndeosebi, verificatorul ar trebui să poată păstra astfel de date numai dacă este autorizat în acest sens în temeiul dreptului Uniunii sau al dreptului intern; de exemplu, un funcționar al poliției ar putea fi autorizat să includă date privind permisul de conducere într-un raport al poliției sau o societate de închirieri ar putea fi autorizată să completeze datele privind permisul de conducere într-un contract de închiriere de vehicule.

(7) Pentru a asigura claritatea juridică și a garanta o tranziție fără sincope de la Directiva 2006/126/CE la prezenta directivă, statele membre ar trebui să poată stoca pe un microcip date cu caracter personal suplimentare, dacă acest lucru este prevăzut de dreptul intern care respectă Regulamentul (UE) 2016/679. Cu toate acestea, prezenta directivă nu oferă ea însăși un temei juridic pentru includerea unor astfel de date suplimentare.

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (Directiva asupra confidențialității și comunicațiilor electronice) (JO L 201, 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) 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 (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) 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 urmăririi penale a infracțiunilor sau al executării pedepselor și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Deciziei-cadru 2008/977/JAI a Consiliului (JO L 119, 4.5.2016, p. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) În schimb, codul QR care urmează a fi stabilit prin prezenta directivă ar trebui să permită verificarea autenticității informațiilor imprimate pe permisul de conducere fizic. Cu toate acestea, acesta nu ar trebui să permită stocarea unor informații suplimentare față de cele de pe permisul de conducere fizic.

(9) 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 ce 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.

(10) Transformarea digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. În cazul transportului rutier, ea contribuie la eliminarea barierelor administrative care împiedică încă 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 digitalizarea, ar trebui ca începând cu 54 de luni de la data adoptării primului act de punere în aplicare necesar pentru introducerea permiselor de conducere mobile să fie eliberate implicit permise de conducere mobile solicitanților, fără a se aduce atingere dreptului solicitanților de a obține permisele de conducere fie în format fizic, fie în ambele formate, prin intermediul aceleiași cereri unice, în același timp. Statele membre au posibilitatea de a elibera permise de conducere mobile înainte de data la care formatul digital devine formatul implicit.

(11) În conformitate cu obiectivul transformării digitale de a nu lăsa cetățenii în urmă, astfel cum este exprimat în Declarația europeană din 2023 privind drepturile și principiile digitale pentru deceniul digital, este imperativ ca cetățenii să aibă în continuare dreptul de a solicita un permis de conducere în format fizic, pe lângă permisul de conducere în format digital. Prin urmare, statele membre ar trebui să îi furnizeze solicitantului permisul de conducere în format fizic, la cererea acestuia, fără întârzieri nejustificate și, în general, în termen de trei săptămâni, atunci când solicitantul deține deja permisul de conducere în format digital al statului membru respectiv care îi atestă drepturile de conducere. În plus, în situații de urgență, atunci când primirea cu întârziere a permisului de conducere fizic ar cauza solicitantului prejudicii disproporționate, statele membre sunt încurajate să prevadă posibilitatea de a recurge la o procedură de urgență, prin care permisul de conducere fizic să fie eliberat în câteva zile în schimbul unei creșteri proporționale a taxelor administrative relevante.

(12) 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 respective. Ar trebui totuși să se asigure că, chiar și în cazul verificării, 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 unor astfel de date. În plus, cu excepția cazului în care dreptul Uniunii sau dreptul intern permite acest lucru, datele necesare pentru verificare nu ar trebui să fie păstrate după efectuarea verificării. Statele membre ar trebui să se asigure că permisele de conducere fizice și mobile eliberate aceleiași persoane sunt echivalente în ceea ce privește drepturile și condițiile în baza cărora persoana respectivă este autorizată să conducă, precum și în ceea ce privește durata valabilității administrative a permiselor de conducere, conform prevederilor din prezenta directivă.

(13) Statele membre au competența de a stabili propriile lor norme naționale privind plata unei taxe pentru eliberarea unui permis de conducere. Cu toate acestea, statele membre ar trebui să acționeze cu atenția cuvenită pentru a nu influența libertatea de alegere a cetățenilor în ceea ce privește formatele permiselor de conducere prin stabilirea unor taxe administrative disproporționate care să favorizeze în mod nejustificat un format în detrimentul celuilalt.

(14) Statele membre ar trebui să colaboreze în vederea utilizării și recunoașterii reciproce la nivel mondial a permiselor de conducere mobile. Acest lucru ar putea antrena modificări ale Convenției internaționale privind transportul rutier din 24 aprilie 1926, ale Convenției de la Geneva din 19 septembrie 1949 privind traficul rutier și ale Convenției de la Viena din 8 noiembrie 1968 privind traficul rutier. Comisia este cea mai în măsură să ofere asistență statelor membre în această privință, mai ales în ceea ce privește condițiile de interoperabilitate care permit recunoașterea pe scară largă a permiselor de conducere mobile ale Uniunii. Ca prim pas în acest proces, Comisia ar trebui să țină seama de evoluțiile relevante din țările terțe atunci când adoptă actele de punere în aplicare referitoare la permisele de conducere mobile.

(15) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă stabilește o viziune pentru ca Uniunea să îmbunătățească în mod semnificativ durabilitatea mobilității și a transporturilor. Emisiile din sectorul transportului rutier includ emisii de gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și microparticule de plastic provenite din uzura pneurilor și a drumurilor. Stilul de conducere influențează cantitatea unor astfel de emisii, care au posibile efecte negative asupra mediului și a sănătății umane. Prin urmare, testele de conducere ar trebui să garanteze că formarea conducătorilor auto le permite acestora să își reducă impactul privitor la emisii, inclusiv prin șofat ecologic, și că îi pregătește să conducă vehicule cu emisii zero sau scăzute.

(16) 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 ([7]) prevede accesul la procedurile online relevante pentru funcționarea pieței interne, inclusiv pentru utilizatorii transfrontalieri. Informațiile privind obținerea și reînnoirea unui permis de conducere sunt cuprinse deja în anexa I la regulamentul menționat. Ar trebui să fie modificată anexa II la respectivul regulament, pentru a se asigura că utilizatorii care recurg la o procedură administrativă referitoare la permise de conducere beneficiază de proceduri integral online.

(17) Permisele de conducere ar trebui să fie clasificate în funcție de tipurile de vehicule pentru care indică dreptul de a conduce. O astfel de clasificare ar trebui să fie realizată într-un mod clar și coerent, respectând pe deplin caracteristicile tehnice ale vehiculelor în cauză și ținând seama de aptitudinile necesare pentru conducerea acestora.

(18) În conformitate cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap din 13 decembrie 2006, la care Uniunea este parte începând din 21 ianuarie 2011, ar trebui să fie adoptate dispoziții specifice care să faciliteze conducerea vehiculelor de către persoanele cu dizabilități. În plus, statele membre sunt încurajate să răspundă nevoilor speciale ale persoanelor cu dizabilități și să înlesnească posibilitatea acestora de a obține și de a deține un permis de conducere, dar fără a reduce standardele minime privind capacitatea de a conduce și aptitudinile de conducere prevăzute în prezenta directivă. Ca atare, cu acordul prealabil al Comisiei, statelor membre ar trebui să li se permită să excludă anumite tipuri de vehicule cu motor de la aplicarea normelor privind categoriile de permise de conducere prevăzute în prezenta directivă.

(19) Statelor membre ar trebui să li se permită să excludă în continuare de la aplicarea prezentei directive tipurile de vehicule utilizate de forțele armate și de apărarea civilă sau aflate sub controlul acestora, având în vedere caracterul specific al operațiunilor desfășurate de acestea și tipul specific de vehicule utilizate.

(20) Vârsta minimă a solicitanților de permise de conducere din diferitele categorii ar trebui să fie 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. Pentru anumite categorii și în împrejurări excepționale, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească limite de vârstă mai mici, pentru a ține seama de circumstanțele naționale, mai ales în ceea ce privește conducerea vehiculelor de pompieri, de protecție civilă și de salvare, precum și a vehiculelor utilizate în scopul menținerii siguranței și ordinii publice.

(21) Vehiculele utilizate pentru intervenții de urgență, îndeosebi vehiculele utilizate în scopul menținerii siguranței și ordinii publice, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om, cum ar fi vehiculele de poliție, ambulanțele, vehiculele de protecție civilă și de salvare, sau vehiculele de pompieri, ar putea prezenta caracteristici specifice, cum ar fi greutatea suplimentară datorată echipamentelor speciale, fiind deci nevoie să beneficieze de anumite derogări de la normele generale pentru un permis de conducere de categoria B, astfel încât să poată acționa cu eficiență în situații de criză și atunci când se impun operațiuni de salvare. În plus, pentru a evita potențialele obstacole în calea circulației transfrontaliere a unor astfel de vehicule în timp ce sunt utilizate pentru intervenții transfrontaliere în diferite regiuni ale Uniunii, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a autoriza, temporar sau pe termen nelimitat, vehiculele de urgență care circulă pe teritoriile lor cu un permis de conducere de categoria B. În această privință, statele membre sunt încurajate să recunoască reciproc măsurile naționale, pentru a nu zădărnici sau a afecta operațiunile transfrontaliere de urgență.

(22) Pentru a ține seama de nevoile de mobilitate ale tinerilor rezidenți ai statelor membre, cum ar fi nevoia de a conduce pe distanțe lungi în zone slab populate, fără mijloace alternative adecvate de mobilitate personală, statele membre, după acordul prealabil al Comisiei, ar trebui să poată reduce vârsta minimă la 15 ani pentru eliberarea permiselor de conducere limitate la teritoriile lor pentru conducerea anumitor tipuri de vehicule din categoria B1. Este important ca o astfel de reducere a vârstei minime să nu afecteze negativ siguranța rutieră. Prin urmare, înainte de a-și da acordul, Comisia ar trebui să evalueze în mod corespunzător impactul unei astfel de reduceri a vârstei minime asupra siguranței rutiere, ținând seama de orice informații relevante furnizate de experții statelor membre.

(23) Combinația unei vârste minime adecvate pentru permisele de conducere din fiecare categorie, care să faciliteze atât independența în materie de mobilitate a tinerilor conducători auto, cât și accesul lor în timp util la conducerea profesională, cu condiții mai stricte pentru conducătorii auto începători în ceea ce privește, printre altele, consumul de alcool în raport cu condusul, poate fi benefică pentru siguranța rutieră. Scăderea vârstei minime nu ar trebui să se facă în detrimentul siguranței rutiere.

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Ar trebui să se instituie un sistem de etape progresive, și anume care să stabilească faptul că un solicitant trebuie să dețină un permis de conducere pentru o anumită categorie drept condiție prealabilă pentru a deveni eligibil pentru anumite alte categorii de permise de conducere, precum și echivalări între categorii, inclusiv, după caz, o perioadă minimă de experiență înainte de a fi considerat eligibil. Un astfel de sistem ar trebui să fie obligatoriu pentru toate statele membre, fără a aduce atingere posibilității statelor membre de a aplica anumite echivalări între ele pe teritoriile lor respective. De asemenea, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească anumite echivalări limitate doar la propriul teritoriu.

(25) Prezența mai mare a vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi este esențială pentru tranziția verde. Posibilitatea unor noi modele, cu o greutate mai mare, care ar intra sub incidența categoriilor de permise de conducere B și BE, ar trebui să fie luată în considerare de prezenta directivă. Prin urmare, titularilor unui permis de conducere din categoria B sau BE ar trebui să li se permită, sub rezerva experienței de conducere în categoria pe care au obținut-o, să conducă autovehicule, atât în scopul transportului persoanelor, cât și al mărfurilor, alimentate în totalitate sau parțial cu combustibili alternativi, care depășesc o masă maximă autorizată de 3 500 kg.

(26) Dreptul la un permis de conducere este o garanție a liberei circulații și facilitează participarea la viața economică și socială, fapt deosebit de important în zonele rurale și mai puțin urbanizate, cu o rețea limitată de transport public. Transportul individual este un element important pentru mobilitatea persoanelor în vârstă, a persoanelor cu mobilitate redusă sau a persoanelor cu dizabilități. Evaluarea capacității conducătorului auto de a conduce în condiții de siguranță ar trebui să se facă pe baza unor criterii specifice, ținând seama în special de starea de sănătate a acestuia conform rezultatelor obiective ale examinărilor și, după caz, ale testelor. Deciziile privind anularea, retragerea, suspendarea sau restricționarea permiselor de conducere ar trebui să se ia de la caz la caz și să nu ducă la discriminare, mai ales din motive care țin de vârstă.

(27) În scopul siguranței rutiere, este necesar să se actualizeze cerințele minime armonizate care trebuie îndeplinite de solicitant înainte de a i se elibera un permis de conducere. Acestea ar putea include cunoștințele, aptitudinile și comportamentele legate de conducerea vehiculelor cu motor, examenul de conducere și standardele minime privind capacitatea fizică și mintală necesară pentru conducerea unor astfel de vehicule.

(28) Având în vedere disponibilitatea și utilizarea pe scară tot mai largă a sistemelor avansate de asistență pentru conducători auto și a sistemelor automatizate de conducere, este necesar să se includă cerințe referitoare la respectivele sisteme în testele teoretice, pentru a se asigura că orice conducător auto are cunoștințe generale cu privire la avantajele, limitările și riscurile asociate unor astfel de sisteme. Această cerință privind cunoștințele ar trebui să acopere în special domeniul utilizării sistemelor automatizate de conducere, existența cererilor de preluare a controlului din partea sistemelor automatizate de conducere și obligațiile care îi rămân conducătorului auto în timp ce sistemele automatizate de conducere sunt activate.

(29) La momentul eliberării permisului de conducere și, ulterior, în mod periodic, ar trebui să fie prezentată dovada îndeplinirii standardelor minime privind capacitatea fizică și mintală. Astfel de monitorizări, efectuate cu regularitate și în conformitate cu normele naționale privind respectarea standardelor minime, contribuie la libera circulație a persoanelor, evită denaturarea concurenței și iau în considerare responsabilitatea conducătorilor auto. Normele naționale privind respectarea standardelor minime ar trebui să constea într-un control medical la eliberarea și la reînnoirea unui permis de conducere. Respectivul control medical ar putea fi efectuat de medici generaliști sau de orice altă autoritate medicală competentă ori de orice alt profesionist din sectorul sănătății, conform prevederilor din legislația fiecărui stat membru.

(30) O vedere adecvată este o condiție esențială pentru asigurarea capacității fizice de a conduce. Prin urmare, toate persoanele care solicită un permis de conducere ar trebui să fie supuse unei evaluări corespunzătoare pentru a se asigura că au acuitatea vizuală adecvată, inclusiv, dacă este necesar, unui control aprofundat al câmpului vizual de către un profesionist competent în domeniul vederii, autorizat de dreptul intern. Statelor membre ar trebui să li se permită să nu se limiteze la această cerință și să impună aceeași procedură și la reînnoirea permiselor de conducere. Notația zecimală pentru acuitatea vizuală oferă un standard recunoscut la nivel internațional pentru comparabilitate în evaluarea vederii.

(31) Pentru eliberarea sau reînnoirea anumitor categorii de permise de conducere, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea ca în loc să impună un control medical, să ceară solicitantului sau titularului unui permis de conducere să furnizeze, în scris sau prin mijloace electronice, o autoevaluare a cărei proiectare ar putea fi axată mai mult pe riscuri. Cu toate acestea, ar fi preferabil ca statele membre să includă controalele medicale cel puțin ca parte a primei proceduri de eliberare a permiselor de conducere, pentru a evalua respectarea condițiilor prevăzute în prezenta directivă și în dreptul intern.

(32) După eliberarea unui permis de conducere, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea ca, în loc să impună un control medical sau o autoevaluare la reînnoire, să instituie un sistem pentru a asigura luarea de măsuri în urma schimbărilor în ceea ce privește capacitatea fizică sau mintală a titularului permisului de conducere. Având în vedere diversitatea care caracterizează organizarea sistemelor de sănătate naționale și practicile legate de coordonarea efectivă a acestora cu autoritățile competente în materie de eliberare și reînnoire a permiselor de conducere, un astfel de sistem ar putea lua diverse forme, pornind de la principiul de bază că autoritățile medicale sau autoritățile competente în materie de permise de conducere ar trebui să stabilească o legătură între starea de sănătate a titularilor de permise de conducere și capacitatea și permisiunea lor de a conduce. Această reacție a autorităților medicale sau a autorităților competente în materie de permise de conducere s-ar putea întemeia și pe evaluarea declarațiilor titularului unui permis de conducere pe baza unei obligații generale impuse tuturor titularilor de permise de conducere de a face declarații legate de aspecte ale stării lor de sănătate care sunt pertinente pentru conducere, fapt care ar duce la trimiterea către un specialist, la interzicerea conducerii, exprimată de un medic, sau, în cele din urmă, la retragerea, suspendarea sau restricționarea permisului de conducere.

(33) Statele membre ar trebui să dispună în același timp de libertatea de a combina astfel de măsuri pentru a le spori eficiența și de a aplica standarde legate de capacitatea de a conduce mai stricte decât standardele minime stabilite în prezenta directivă.

(34) Progresele recente în domeniul tehnologiei medicale au sporit siguranța rutieră prin faptul că țin cont de riscurile pe care le prezintă condusul cu anumite afecțiuni medicale. Inovații precum sistemele de monitorizare continuă a nivelului de glucoză în cazul persoanelor cu diabet permit gestionarea eficace și în timp real a stării acestora, reducând riscurile pentru condus. Aceste tehnologii evoluează rapid, asigurând un control mai bun al problemelor medicale și îmbunătățind tot mai mult siguranța rutieră.

(35) Având în vedere studiile efectuate în prezent cu privire la diverse patologii care implică un risc de somnolență excesivă, Comisia ar trebui să înceapă o revizuire a dispozițiilor din prezenta directivă care se referă la sindromul de apnee în somn de tip obstructiv, de îndată ce un număr adecvat de studii vor fi finalizate și puse la dispoziția comunității științifice. Date fiind progresele științifice înregistrate în tratarea tulburărilor de vedere, Comisia ar trebui, totodată, să înceapă revizuirea dispozițiilor prezentei directive care se referă la această afecțiune.

(36) Pentru a asigura drepturi uniforme pe tot cuprinsul Uniunii, fără a aduce atingere aspectelor legate de siguranța rutieră, permisele de conducere pentru categoriile AM, A1, A2, A, B1, B și BE ar trebui să aibă o valabilitate administrativă de 15 ani, iar permisele de conducere pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E ar trebui să aibă o valabilitate administrativă de cinci ani. Cu toate acestea, statelor membre ar trebui să li se permită să aplice o perioadă de valabilitate de 10 ani în loc de 15 ani dacă permisul de conducere este utilizat și ca document de identificate. În conformitate cu cadrul deja în vigoare, care permite statelor membre să mărească frecvența reînnoirii odată cu avansarea în vârstă, durata generală de valabilitate ar putea fi redusă pe baza unor factori obiectivi care au o legătură generală cu caracteristicile fizice și mintale medii ale conducătorilor auto, cum ar fi vârsta, iar statele membre ar trebui să poată defini perioade de valabilitate mai scurte decât cele prevăzute în prezenta directivă în cazuri excepționale, astfel cum sunt prevăzute în prezenta directivă.

(37) Cursurile de perfecționare pentru conducătorii auto experimentați pot îmbunătăți siguranța rutieră prin creșterea gradului de conștientizare și prin obligarea conducătorilor auto să dobândească experiență suplimentară în ceea ce privește noile tehnologii, cum ar fi sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto și sistemele de conducere automată. În acest context, precum și în contextul formării conducătorilor auto înainte de eliberarea permisului de conducere, utilizarea simulatoarelor ar putea fi utilă pentru îmbunătățirea competențelor de conducere importante, cum ar fi reacția la condiții nefavorabile și scenarii de urgență.

(38) În contextul digitalizării și al automatizării treptate, al cerințelor tot mai stringente privind reducerea emisiilor în transportul rutier, precum și în contextul progresului tehnologic continuu înregistrat în legătură cu vehiculele cu motor, este necesar ca toți conducătorii auto să dețină cunoștințe la zi în materie de noi tehnologii, siguranță rutieră și durabilitate. Promovarea de către statele membre a formării pe tot parcursul vieții pentru conducătorii auto, de exemplu prin oferirea posibilității de a participa la cursuri de conducere în condiții de siguranță, însoțite de feedback, poate contribui la o mobilitate mai incluzivă. O astfel de formare pe tot parcursul vieții poate juca un rol crucial în actualizarea aptitudinilor conducătorilor auto experimentați în ceea ce privește siguranța rutieră, noile tehnologii și schimbările în ceea ce privește masa vehiculelor care eficientizează consumul de combustibil și reduce emisiile, precum și în ceea ce privește gestionarea vitezei.

(39) 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 unor astfel de permise de conducere. O astfel de prelungire ar trebui să fie posibilă numai pe durata strict necesară.

(40) Principiul „un titular – un permis” ar trebui să împiedice orice persoană să dețină mai mult de un permis de conducere. Principiul ar trebui să fie extins pentru a ține seama și de particularitățile tehnice ale permiselor de conducere mobile, întrucât titularul ar putea solicita eliberarea unui permis de conducere fizic în locul unui permis de conducere mobil sau împreună cu acesta și ar putea afișa un permis de conducere mobil pe mai multe dispozitive electronice.

(41) Din motive legate de siguranța rutieră, statele membre ar trebui să poată aplica dispozițiile lor naționale cu privire la anularea, retragerea, suspendarea și reînnoirea permiselor de conducere tuturor deținătorilor de permise de conducere care și-au stabilit reședința obișnuită pe teritoriul lor.

(42) 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 și-ar fi obținut de la bun început permisul de conducere în Uniune. Acest lucru contribuie la libera circulație a persoanelor în Uniune.

(43) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a identifica țările terțe care asigură un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii, oferind astfel titularilor de permise de conducere eliberate de respectivele țări terțe posibilitatea de a-și schimba, sub rezerva unor condiții relevante care ar trebui să fie detaliate și bine definite pentru toate categoriile de permise de conducere vizate, permisele de conducere în condiții similare celor care s-ar aplica dacă ar fi fost eliberate de un stat membru. Respectivele competențe ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([8]).

(44) În ceea ce privește permisele de conducere eliberate de țări terțe care nu sunt identificate într-un act de punere în aplicare drept țări terțe cu un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii sau eliberate de țări terțe în legătură cu care un astfel de act de punere în aplicare nici nu autorizează, nici nu interzice în mod explicit o schimbare a unui astfel de permis de conducere, statelor membre ar trebui să li se permită să schimbe permisele de conducere în conformitate cu normele lor naționale, cu condiția să utilizeze codul sau codurile relevante ale Uniunii pe permisul de conducere eliberat astfel. În cazul în care titularul unui astfel de permis de conducere își schimbă reședința într-un nou stat membru, acesta din urmă nu ar trebui să fie obligat să aplice principiul recunoașterii reciproce a permisului de conducere respectiv.

(45) Noul cadru pentru schimbarea permiselor de conducere eliberate de țări terțe ar trebui să fie considerat și ca un instrument de soluționare a penuriei de conducători auto profesioniști, în măsura în care normele au scopul de a facilita libera circulație a titularilor de permise de conducere din diferite categorii. Conducerea autovehiculelor de către resortisanți ai țărilor terțe care sunt angajați la o întreprindere stabilită într-un stat membru care desfășoară activități de transport rutier în Uniune, sau care lucrează pentru aceasta, ar putea fi supuși cerinței suplimentare de a deține un certificat de competență profesională (CCP) care să le ateste calificările. Având în vedere acest fapt, Comisia ar trebui să evalueze modul în care efectele pozitive preconizate ale noului cadru ar putea fi susținute mai bine în legătură cu alte documente de conducere, fără a prejudicia obiectivul general de îmbunătățire a siguranței rutiere în Uniune.

(46) „Turismul permiselor de conducere”, și anume practica schimbării reședinței în scopul obținerii unui nou permis de conducere, printre altele pentru a eluda consecințele unei anulări, retrageri, suspendări sau restricționări a dreptului unui conducător auto de a conduce vehicule cu motor, a permisului său de conducere, a recunoașterii valabilității permisului său de conducere impuse într-un alt stat membru, este un fenomen larg răspândit, care are un efect negativ asupra siguranței rutiere. Prin simplul fapt că își schimbă reședința, conducătorii auto nu ar trebui să fie scutiți de cerințele care le sunt impuse pentru a-și recupera permisul de conducere, pentru recunoașterea valabilității acestuia sau a dreptului de a conduce. În același timp, ar trebui să fie clarificat faptul că orice comportament al cetățenilor sau lipsa capacității fizice sau mintale a acestora de a conduce ar trebui să conducă la o interdicție de a conduce pe durată nedeterminată numai dacă acest lucru este justificat în mod corespunzător. Pentru state membre diferite de cele care au impus anularea, retragerea, suspendarea sau restricționarea permisului de conducere, ar trebui să fie stabilite condiții pentru a i se putea elibera totuși un permis de conducere persoanei respective, dacă acest lucru este considerat adecvat pe baza unei decizii luate în cunoștință de cauză și dacă valabilitatea permisului de conducere astfel eliberat este limitată la teritoriul statelor membre care nu au impus o interdicție pe durată nedeterminată.

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, în cazul anumitor categorii de permise de conducere ar trebui să fie introdus un regim de conducere însoțită la nivelul întregii Uniuni. Normele unui astfel de regim ar trebui să ofere solicitanților posibilitatea de a obține permise de conducere pentru 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, de exemplu un membru de familie. 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.

(48) Regimul de conducere însoțită, fără a aduce atingere obiectivului său general de îmbunătățire a siguranței rutiere, ar putea juca un rol în a face profesia de șofer de camion mai accesibilă și mai atractivă pentru generațiile mai tinere, extinzând posibilitățile profesionale ale acesteia și contribuind la soluționarea penuriei de șoferi în cadrul Uniunii. Prin urmare, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a aplica acest regim și permiselor de conducere din categoriile C1, C1E și C, pe lângă permisele de conducere din categoria B, iar permisele de conducere eliberate în consecință ar trebui să fie recunoscute reciproc între statele membre care aplică acest regim mai extins.

(49) Regimul de conducere însoțită nu ar trebui să limiteze opțiunile existente ale statelor membre de a reduce vârsta minimă pentru categoria B și de a aplica la nivel național condițiile conexe.

(50) Condițiile și cerințele stabilite în Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului ([9]) pentru conducerea unui autobuz din categoria D sau DE de la o anumită vârstă după obținerea unei calificări profesionale ar trebui să fie simplificate, fără a compromite siguranța rutieră.

(51) Statele membre sunt încurajate să intensifice parteneriatele dintre organismele de învățământ și de formare, incluzând universitățile și școlile profesionale, și întreprinderile de transport și logistică, pentru a soluționa penuria de conducători auto profesioniști din Uniune. Dezvoltarea și susținerea uceniciilor, a stagiilor și a ofertelor educative similare în cadrul acestor parteneriate ar trebui să ofere viitorilor conducători auto profesioniști posibilitatea de a se familiariza mai bine cu beneficiile și provocările profesiei, de a-și îmbunătăți competențele operaționale și organizaționale și de a dobândi experiență, utilizând în același timp tehnologii și tehnici avansate. Comisia este încurajată să sprijine parteneriatele public-privat între școlile profesionale și întreprinderile de logistică și de transport pentru a spori disponibilitatea și competențele conducătorilor auto profesioniști, cu ajutorul programelor Uniunii precum Erasmus+.

(52) Atunci când evaluează sursele de venituri existente pentru a facilita siguranța rutieră, li se recomandă statelor membre să utilizeze veniturile generate de sancțiunile financiare pentru încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră incluse în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului ([10]) pentru a spori siguranța rutieră și a asigura transparența măsurilor de siguranță rutieră.

(53) Ar trebui să se asigure că acei conducători auto care au obținut un permis de conducere pentru prima dată nu pun în pericol siguranța rutieră. Pentru acești conducători auto începători ar trebui să fie stabilită o perioadă de probă de cel puțin doi ani, în cursul căreia să se aplice norme sau sancțiuni mai stricte pentru conducerea sub influența alcoolului, fără a se aduce atingere competențelor statelor membre de a reglementa comportamentul conducătorilor auto. Astfel de norme mai stricte ar putea include o formare specifică pentru conducătorii auto începători, în cadrul căreia să primească instruire suplimentară privind conștientizarea riscurilor și să reflecte asupra comportamentului lor, sau ar putea consta numai în respectiva formare. De asemenea, ar trebui să fie stabilite măsuri speciale pentru a asigura reducerea conducerii sub influența drogurilor în rândul conducătorilor auto începători și pentru a încuraja utilizarea adecvată de către aceștia a sistemelor de siguranță necesare. Astfel de măsuri ar putea include norme sau sancțiuni mai stricte. În cazul în care se recurge la sancțiuni, acestea ar trebui să fie efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii și ar putea include decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, precum și formare specifică pentru conducătorii auto începători cu privire la conștientizarea riscurilor. Astfel de măsuri speciale ar putea consta și în eforturi sub forma unor acțiuni specifice de asigurare a respectării legislației și a unor campanii specifice. Statelor membre ar trebui să li se permită să aplice în mod liber pe teritoriul lor norme suplimentare pentru conducătorii auto începători în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere, ca de pildă impunerea unei a doua perioade de probă pentru o nouă categorie a permisului de conducere, cu scopul de a ține seama de diferitele riscuri și de competențele necesare legate de noua categorie.

([9]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații și a asistenței reciproce privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) În general, sistemele de toleranță zero aplicate pentru conducerea sub influența alcoolului, asociate cu acțiuni specifice de asigurare a respectării legii, s-au dovedit a fi o metodă eficace de îmbunătățire a siguranței rutiere. O limită zero pentru alcool, care nu ia în considerare expunerea accidentală sau expunerea care nu afectează aptitudinile de conducere, este percepută în general drept cea mai eficientă măsură de reducere a deceselor și vătămărilor cauzate de accidente rutiere. De asemenea, se introduc politici de toleranță zero în ceea ce privește conducerea sub influența drogurilor. Statele membre sunt încurajate să mențină sau să introducă în dreptul lor intern astfel de sisteme de toleranță zero aplicate în general, având drept măsură complementară regimul perioadei de probă, care vizează suprareprezentarea conducătorilor auto începători, în special a tinerilor, în accidentele rutiere legate de conducerea sub influența alcoolului și a consumului de droguri.

(55) Statele membre sunt încurajate să includă cursuri adecvate vârstei privind regulile de siguranță rutieră și sensibilizarea cu privire la riscurile în trafic, ca parte a programelor școlare din învățământul primar și secundar, care să reflecte totodată popularitatea sporită a dispozitivelor de mobilitate personală precum bicicletele electrice și trotinetele electrice. Învățarea regulilor esențiale de siguranță rutieră la o vârstă fragedă poate contribui la preîntâmpinarea accidentelor rutiere, prin promovarea sensibilizării și dezvoltarea unui comportament responsabil, permițând astfel cetățenilor să ia, de la o vârstă fragedă, decizii care să asigure siguranța, pe baza unei cunoașteri solide a regulilor aplicabile și a riscurilor. Comisia este încurajată să permită și să sprijine schimburile de bune practici între statele membre și autoritățile acestora, inclusiv prin acordarea de sprijin financiar.

(56) Ar trebui să fie stabilite standarde minime privind accesul la profesia de examinator și cerințe privind formarea examinatorilor, în vederea îmbunătățirii cunoștințelor și aptitudinilor acestora, incluzând testarea percepерii pericolelor, pentru a asigura astfel o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere și a realiza o mai bună armonizare a testelor de conducere. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a modifica respectivele standarde minime, pentru a le adapta la orice evoluții tehnice, operaționale sau științifice în acest domeniu, incluzând sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto și sistemele de conducere automatizată, dacă acest lucru devine necesar.

(57) Ar trebui să fie stabilit conceptul de reședință obișnuită, într-un mod care să facă posibilă soluționarea problemelor care apar atunci când nu este posibil să se determine reședința obișnuită pe baza legăturilor profesionale sau personale. Regula potrivit căreia permisele de conducere pot fi eliberate numai de statul membru al reședinței obișnuite ar putea reprezenta, în anumite cazuri, un obstacol disproporționat din punctul de vedere al cunoașterii limbii respective. Prin urmare, în cazurile în care statul membru al reședinței obișnuite nu oferă posibilitatea de a susține teste în limba oficială a statului membru al cărui resortisant este solicitantul, ar trebui să fie posibil ca solicitantul să susțină testul teoretic sau practic, sau ambele, în statul membru al cetățeniei solicitantului. Această derogare nu ar trebui să împiedice statele membre să ia măsuri împotriva abuzurilor sau a fraudelor la care ar putea da naștere noua măsură de flexibilitate. Ar trebui să fie stabilite norme specifice pentru diplomați și familiile acestora în cazul în care obligațiile profesionale ale diplomaților le impun să locuiască în străinătate pentru o perioadă lungă de timp.

(58) Statele membre ar trebui să își acorde asistență reciprocă la punerea în aplicare a prezentei directive. În măsura posibilului, acestea ar trebui să utilizeze rețeaua permiselor de conducere a UE menționată la articolul 15 alineatul (1) din Directiva 2006/126/CE pentru a oferi o astfel de asistență. Rețeaua permiselor de conducere a UE își propune să garanteze recunoașterea documentelor și a drepturilor dobândite în statele membre, să combată fraudarea documentelor și conducerea fără autorizație, să evite eliberarea de permise multiple și să faciliteze executarea 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 încetat să existe motivele care au condus în trecut la impunerea oricărei anulări, retrageri, suspendări sau restricții. Utilizarea rețelei permiselor de conducere a UE pentru punerea în aplicare a altor acte ale Uniunii ar trebui să fie permisă numai cu condiția ca astfel de utilizări să fie prevăzute în mod explicit în prezenta directivă.

(59) 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 fizice și mobile eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate, pentru fiecare categorie. De asemenea, Comisia ar trebui să primească statistici privind accidentele rutiere grave în care sunt implicați conducători auto în vârstă de 17 ani care participă la un regim de conducere însoțită, în cadrul culegerii mai ample de date privind accidentele rutiere ale conducătorilor auto profesioniști. În scopul întocmiri acestor rapoarte, al asistenței reciproce pe care și-o acordă statele membre la punerea în aplicare a prezentei directive și al eforturilor comune depuse de statele membre pentru a îmbunătăți siguranța rutieră în general, statele membre sunt încurajate să facă periodic schimb de informații între ele și cu Comisia în legătură cu bunele practici pe care le aplică în ceea ce privește măsurile de siguranță rutieră din perspectiva conducătorilor auto, ca de exemplu: cursurile de formare pentru sensibilizarea cu privire la riscuri, regimurile pentru conducătorii auto începători, atenția la participanții la trafic care sunt vulnerabili, formarea pe tot parcursul vieții sau monitorizarea capacității conducătorului auto de a conduce. Respectivele schimburi pot face parte din activitatea desfășurată în cadrul proiectelor, cum ar fi Observatorul european pentru siguranță rutieră și Schimbul UE în materie de siguranță rutieră, sau se pot derula în cadrul reuniunilor periodice ale grupurilor de experți. Diferențele dintre statele membre în ceea ce privește metodele, practicile și caracteristicile naționale reprezintă o sursă valoroasă pentru învățarea reciprocă și schimbul de bune practici.

(60) Evoluțiile tehnologice și inovațiile în domeniul vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, care afectează masa vehiculelor, continuă să influențeze cadrul de reglementare a permiselor de conducere. Având în vedere că acest cadru este complex din punct de vedere tehnic, el ar trebui să evolueze astfel încât să asigure securitatea juridică și să respecte principiul neutralității tehnologice, garantând că normele nu favorizează și nici nu dezavantajează în mod nejustificat anumite tehnologii, ci oferă, în schimb, un cadru echitabil și adaptat exigențelor viitorului. Prin urmare, Comisia ar trebui să monitorizeze progresele tehnologice în ceea ce privește vehiculele alimentate cu combustibili alternativi și să evalueze impactul acestora asupra etapelor progresive și echivalărilor între categoriile de permise de conducere, pentru a asigura un cadru de reglementare clar, echilibrat și la zi, care să garanteze siguranța rutieră, fără a frâna inovarea.

(61) Pentru a atinge obiectivele prezentei directive, în special pe cel privind adaptarea anexelor la orice evoluție tehnică, operațională sau științifică, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui să fie delegată Comisiei în ceea ce privește modificarea părților anexelor la prezenta directivă care reglementează specificațiile permiselor de conducere fizice; modificarea părții anexelor la prezenta directivă care stabilește specificațiile permiselor de conducere mobile; modificarea părții anexelor la prezenta directivă care reglementează normele privind codurile naționale și ale Uniunii aplicabile; modificarea anexelor din prezenta directivă care precizează anumite cerințe minime privind eliberarea, valabilitatea și reînnoirea permiselor de conducere și modificarea anexelor care stabilesc normele minime aplicabile examinatorilor. O astfel de împuternicire ar trebui să fie acordată pentru o perioadă de cinci ani, având în vedere faptul că au loc frecvent evoluții tehnice, operaționale și științifice care afectează domeniile reglementate de respectivele 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 ([11]). În special, pentru a se asigura participarea egală la pregătirea 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 pregătirea actelor delegate.

(62) Comisia ar trebui să instituie un grup de experți competent în privința permiselor de conducere și a aspectelor conexe, pentru a putea face apel, ori de câte ori este nevoie, la cunoștințele acestora de specialitate relevante pentru exercitarea competenței Comisiei de a adopta acte delegate și, de asemenea, pentru a facilita și a încuraja dialogul la nivelul Uniunii între părțile interesate și experții din statele membre cu privire la toate aspectele legate de permisele de conducere, procedurile de eliberare a acestora, îmbunătățirea siguranței rutiere și eliminarea barierelor administrative care limitează cetățenii sau întreprinderile. În special, grupul de experți ar trebui să înlesnească schimbul de bune practici privind cerințele legate de vârsta și capacitatea persoanelor care solicită permise de conducere, privind beneficiile sistemelor etapizate de acordare a permiselor și ale învățării pe tot parcursul vieții, privind efectele noilor tehnologii, precum permisul de conducere mobil și conducerea automatizată sau asistată, privind facilitarea eliminării barierelor din calea liberei circulații a titularilor de permise de conducere nerecunoscute reciproc, cum ar fi cele pentru echipamentele mobile fără destinație rutieră, și privind normele referitoare la formarea și testarea noilor conducători auto.

(63) În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a prezentei directive, ar trebui să fie conferite competențe de executare Comisiei pentru a stabili dispoziții detaliate privind: elementele de interoperabilitate și măsurile de securitate care trebuie să se aplice codurilor QR încorporate în permisele de conducere fizice și dispoziții privind aspectul vizual, interoperabilitatea, testarea, standardele de actualizare a datelor și a înregistrărilor și securitatea permiselor de conducere mobile, mecanismele organizaționale pentru prelucrarea și protecția datelor cu caracter personal, și standardele tehnice și de securitate pentru schimbarea permiselor de conducere mobile și listele sigure ale emitenților de încredere pentru verificarea permiselor de conducere mobile, inclusiv elementele de verificare și interfața cu sistemele naționale, în măsura în care este posibil, ținând seama și de cadrul general și de specificațiile tehnice necesare pentru recunoașterea respectivelor permise de conducere de către autoritățile din țările terțe și pentru a stabili un set comun de norme care să reglementeze funcționarea rețelei permiselor de conducere a UE, inclusiv cerințele operaționale, de interfață și tehnice detaliate, cu scopul de a asigura interoperabilitatea între sistemele naționale conectate la rețeaua permiselor de conducere a UE, protecția datelor cu caracter personal schimbate prin intermediul rețelei permiselor de conducere a UE și funcționarea adecvată a tuturor funcționalităților rețelei respective prevăzute în dreptul Uniunii și în dreptul intern. Competențele respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

([11]) JO L 123, 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) Comisia ar trebui să adopte acte de punere în aplicare imediat aplicabile atunci când, în cazuri justificate corespunzător privind prelungirea perioadei de valabilitate administrativă a permiselor de conducere în întreaga Uniune, acestea sunt necesare din motive imperioase de urgență legate de o criză.

(65) Din motive de coerență, ar trebui să fie modificate Regulamentul (UE) 2018/1724 și Directiva (UE) 2022/2561, care abordează anumite aspecte reglementate de prezenta directivă.

(66) Directiva 2006/126/CE și Regulamentul (UE) nr. 383/2012 al Comisiei ([12]) ar trebui să fie abrogate.

(67) Întrucât obiectivele prezentei directive, și anume reducerea semnificativă a numărului de victime ale accidentelor rutiere în Uniune și facilitarea libertății de circulație a cetățenilor prin stabilirea unor norme uniforme cu privire la dreptul de a conduce și la eliberarea și reînnoirea permiselor de conducere și recunoașterea reciprocă a acestora, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre, deoarece normele interne 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 care îl prevăd normele armonizate dar, având în vedere caracterul transfrontalier și la nivelul Uniunii al transportului rutier și necesitatea de a stabili cerințe minime comune, acestea pot fi realizate mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut 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 respective.

(68) Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor a fost consultată în conformitate cu articolul 42 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului ([13]) și a emis un aviz la 25 aprilie 2023 ([14]).

(69) În conformitate cu Declarația politică comună din 28 septembrie 2011 a statelor membre și a Comisiei privind documentele explicative ([15]), 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, anularea, retragerea, suspendarea și restricționarea permiselor de conducere;

(d) anumite aspecte aplicabile conducătorilor auto începători, referitoare îndeosebi la un regim de conducere însoțită și la o perioadă de probă.

([12]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Regulamentul (UE) 2018/1725 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2018 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 și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 45/2001 și a Deciziei nr. 1247/2002/CE (JO L 295, 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) JO C 199, 7.6.2023, p. 13.

([15]) JO C 369, 17.12.2011, p. 14.

(2) Prezenta directivă nu se aplică:

(a) echipamentelor mobile fără destinație rutieră, astfel cum sunt definite la articolul 3 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2025/14 al Parlamentului European și al Consiliului ([16]); și

(b) vehiculelor cu 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

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. „permis de conducere” înseamnă un document în format fizic sau în format digital, ori ambele, care certifică dreptul de a conduce vehicule cu motor și care precizează condițiile în care titularul este autorizat să conducă;

2. „permis de conducere fizic” înseamnă un permis de conducere în format fizic;

3. „permis de conducere mobil” înseamnă un permis de conducere în format digital;

4. „vehicul cu motor” înseamnă orice vehicul rutier autopropulsat 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 ([17]);

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. „triciclu 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 și include troleibuzele;

11. „troleibuz” înseamnă orice vehicul care poate fi conectat la o linie electrică și care nu circulă pe șine;

12. „cvadriciclu greu” înseamnă un vehicul astfel cum se menționează la articolul 4 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013;

13. „autorulotă” înseamnă un vehicul cu destinație specială din categoria M, astfel cum se menționează la articolul 4 și la punctul 5.1 din anexa I la Regulamentul (UE) 2018/858;

14. „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, care are 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.

([16]) Regulamentul (UE) 2025/14 al Parlamentului European și al Consiliului din 19 decembrie 2024 privind omologarea și supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice și de modificare a Regulamentului (UE) 2019/1020 (JO L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

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 prezenta directivă și că respectă specificațiile standard ale Uniunii prevăzute în anexa I 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 în ceea ce privește drepturile și condițiile în baza cărora persoana respectivă este autorizată să conducă, precum și în ceea ce privește valabilitatea lor administrativă.

(3) Fără a aduce atingere tratării permiselor de conducere existente în cazul schimbării sau al înlocuirii în conformitate cu articolul 13 alineatele (3) și (4), 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) Începând cu 54 de luni de data adoptării primului act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 5 alineatul (7), statele membre se asigură că permisele de conducere mobile sunt eliberate ca format implicit al permisului de conducere, fără a se aduce atingere dreptului solicitanților de a obține permisele de conducere în format fizic sau în ambele formate prin intermediul aceleiași cereri unice, în același timp. După eliberarea unui permis de conducere într-un format, titularul unui permis de conducere continuă să aibă dreptul de a solicita eliberarea unui permis de conducere în celălalt format, inclusiv în cazul în care permisul său de conducere nu a expirat încă.

(5) Statele membre pot elibera permise de conducere mobile înainte de data menționată la alineatul (4).

(6) Permisele de conducere eliberate de statele membre sunt recunoscute reciproc. Cu toate acestea, permisele de conducere mobile eliberate în conformitate cu articolul 5 sunt recunoscute reciproc numai după data prevăzută la alineatul (4) de la prezentul articol.

Articolul 4

Permise de conducere fizice

(1) Statele membre eliberează permise de conducere fizice pe baza specificațiilor standard ale Uniunii prevăzute în anexa I.

(2) Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a evita orice risc de falsificare a permiselor de conducere, inclusiv a celor eliberate înainte de 19 ianuarie 2013. Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri.

Permisele de conducere fizice sunt protejate împotriva falsificării, cel puțin, prin specificațiile 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 statul membru emitent, 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 2033, toate permisele de conducere fizice eliberate sau aflate în circulație îndeplinesc toate cerințele prezentei directive.

(5) Statele membre pot decide să încorporeze un microcip ca parte a permisului de conducere fizic. În cazul în care un stat membru decide să încorporeze un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, acesta poate decide de asemenea, cu condiția ca dreptul intern privind permisele de conducere să prevadă acest lucru, să stocheze în microcip date suplimentare față de cele specificate în partea D din anexa I.

În cazul în care prevăd un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, statele membre aplică, cel puțin, cerințele tehnice relevante prevăzute în părțile B-B4 din anexa I. Statele membre pot introduce elemente de securitate suplimentare.

În cazul în care statele membre adoptă decizia de a încorpora un microcip în permisele de conducere fizice pe care le eliberează sau în cazul în care modifică ulterior decizia respectivă, acestea informează Comisia în termen de trei luni de la adoptarea deciziei relevante. Statele membre care au încorporat deja un microcip în permisele de conducere fizice informează Comisia cu privire la acest lucru până la 26 februarie 2026.

(6) Statele membre pot decide să încorporeze, în spațiul rezervat microcipului din permisele de conducere fizice eliberate de acestea, un cod QR în locul microcipului sau împreună cu acesta. Codul QR face posibilă verificarea autenticității informațiilor înscrise pe permisul de conducere fizic.

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

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 încorporate în permisele de conducere fizice. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 26 alineatul (2).

(7) Statele membre se asigură că verificatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea informațiilor înscrise pe permisul de conducere fizic, cu excepția cazului în care o astfel de păstrare este autorizată în temeiul dreptului Uniunii sau dreptului intern, și se asigură că autoritatea care a eliberat permisul de conducere nu este înștiințată cu privire la verificare.

(8) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 25, pentru a modifica părțile A1 și A2 și B-B4 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) Fiecare stat membru se asigură că permisele de conducere mobile pe care le eliberează pot fi recuperate în format electronic în mod gratuit de către persoanele care le dețin.

Permisele de conducere mobile se eliberează titularilor pentru a fi utilizate cu portofelele europene pentru identitatea digitală ca atestări electronice ale atributelor, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([18]).

(3) Statele membre se asigură că permisele de conducere mobile nu conțin date în plus față de cele menționate în partea D din anexa I și că verificatorul nu prelucrează în scopul verificării alte date cu caracter personal decât cele necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului.

(4) Statele membre se asigură că verificatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului permisului de conducere mobil, cu excepția cazului în care o astfel de păstrare este autorizată în temeiul dreptului Uniunii sau dreptului intern.

(5) Statele membre transmit Comisiei o listă a emitenților de permise de conducere mobile și actualizează lista respectivă. Comisia pune listele respective la dispoziția publicului printr-un canal securizat și într-o formă semnată sau sigilată electronic și adecvată pentru prelucrarea automată.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 25, pentru a modifica partea C din anexa I atunci când acest lucru este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

([18]) 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 și de abrogare a Directivei 1999/93/CE (JO L 257, 28.8.2014, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

(7) Până la 26 noiembrie 2026, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate privind aspectul vizual, interoperabilitatea, testarea, standardele de actualizare a datelor și a înregistrărilor și securitatea permiselor de conducere mobile, măsurile organizaționale pentru prelucrarea și protecția datelor cu caracter personal, și standardele tehnice și de securitate pentru schimbarea permiselor de conducere mobile și listele sigure ale emitenților de încredere pentru verificarea permiselor de conducere mobile, inclusiv elementele de verificare și interfața cu sistemele naționale. Comisia ține seama, în măsura posibilului, de cadrul general și de specificațiile tehnice necesare pentru recunoașterea permiselor de conducere respective de către autoritățile din țări terțe. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 26 alineatul (2).

Articolul 6

Categorii de permise de conducere

(1) Permisul de conducere dă dreptul titularului de a conduce vehicule cu motor în conformitate cu următoarea clasificare:

(a) mopeduri:

categoria AM:

— vehicule cu două roți sau cu trei roți având o viteză maximă prin construcție care nu depășește 45 km/h și o putere maximă netă care nu depășește 4 kW, 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 netă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg;

— tricicluri motorizate cu puterea maximă netă de 15 kW;

(ii) categoria A2:

— motociclete cu puterea maximă netă de 35 kW, cu un raport putere/greutate care nu depășește 0,2 kW/kg și care nu sunt derivate dintr-un vehicul a cărui putere netă depășește 70 kW;

(iii) categoria A:

— motociclete;

— tricicluri motorizate cu puterea maximă netă de peste 15 kW.

La vehiculele cu motor din categoriile menționate la litera (a) și la prezenta literă se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește jumătate din masa fără încărcătură a vehiculului tractor. Statele membre pot aplica condiții suplimentare pentru permisele de conducere pe care le eliberează, pe baza unor considerente de siguranță rutieră;

(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 astfel de vehicule. Statele membre respective pot refuza schimbarea unui permis de conducere pentru categoria B1;

De asemenea, statele membre pot decide să introducă această categorie, pentru conducerea pe teritoriul lor, exclusiv pentru vehiculele menționate la articolul 9 alineatul (4) primul paragraf litera (c), în condițiile prevăzute la alineatul respectiv și sub rezerva cerințelor suplimentare ca conducătorul auto să aibă mai puțin de 21 de ani la momentul eliberării permisului de conducere și ca permisul de conducere pentru această categorie să expire când titularul împlinește 21 de ani. În cazul în care un stat membru decide să facă acest lucru, acesta marchează permisul de conducere cu codul 60.03 al Uniunii, specificat în partea E din anexa I;

(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 din categoria O_1 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858.

Fără a aduce atingere normelor de omologare de tip pentru vehiculele în cauză, la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă din categoria O_2 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (ii) din Regulamentul (UE) 2018/858, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului rezultat să nu depășească 4 250 kg. În cazul în care masa unui astfel de ansamblu depășește 3 500 kg, statele membre, în conformitate cu dispozițiile anexei V, impun ca ansamblul să fie condus numai după:

— finalizarea unui curs de formare; sau

— promovarea unui test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

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

Cu condiția finalizării unui astfel de curs sau a promovării unui astfel de test, ori ambele, în conformitate cu anexa V și fără a aduce atingere normelor de omologare de tip pentru vehiculele în cauză, autovehiculele din această categorie pot consta în următoarele:

— o autorulotă având masa maximă autorizată de peste 3 500 kg, fără să depășească 4 250 kg, inclusiv cu atașarea unei remorci, dacă masa maximă autorizată a ansamblului rezultat să nu depășească 5 000 kg;

— sub rezerva unei autorizații din partea unui stat membru în conformitate cu condițiile prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (d), un vehicul cu motor de urgență, utilizat în scopul menținerii siguranței și ordinii publice, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om, cum ar fi vehiculele de poliție, ambulanțele, vehiculele de protecție civilă și de salvare sau vehiculele de pompieri, cu o masă maximă autorizată de peste 3 500 kg, dar fără să depășească, inclusiv atunci când i se atașează o remorcă, 5 000 kg; sau

— un autovehicul alimentat cu combustibili alternativi, care intră sub incidența echivalării menționate la articolul 9 alineatul (2) litera (j), căruia i se atașează o remorcă, care nu intră deja sub incidența celei de-a doua liniuțe, dacă masa maximă autorizată a ansamblului rezultat depășește 4 250 kg, dar nu depășește 5 000 kg.

Statele membre indică pe permisul de conducere, prin intermediul codului relevant al Uniunii prevăzut în partea E din anexa I, dreptul de a conduce acest tip de ansamblu, autorulotă sau vehicul de urgență;

(iii) categoria BE:

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule formate dintr-un vehicul tractor din categoria B și o remorcă sau semiremorcă din categoriile de masă O_1 sau O_2 prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(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 din categoria O_1 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(v) categoria C1E:

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule în cazul cărora vehiculul tractor face parte din categoria C1, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată care depășește 750 kg, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului să nu depășească 12 000 kg;

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria B, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată care depășește 3 500 kg, cu condiția ca masa maximă 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 din categoria O_1 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(vii) categoria CE:

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria C, iar remorca sau semiremorca sa are o masă maximă autorizată care depășește 750 kg;

(viii) categoria D1:

— autovehicule proiectate și construite pentru transportul a peste opt, dar nu mai mult de 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 din categoria O_1 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(ix) categoria D1E:

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria D1, iar remorca sa are o masă maximă autorizată care depășește 750 kg;

(x) categoria D:

— autovehicule concepute și construite pentru transportul a peste opt pasageri în afară de conducătorul auto;

— la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă din categoria O_1 menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;

(xi) categoria DE:

— fără a aduce atingere normelor de omologare de tip a vehiculelor în cauză, ansamblurile de vehicule în care vehiculul tractor face parte din categoria D, iar remorca sa are o masă maximă autorizată care depășește 750 kg.

(2) Statele membre pot exclude de la aplicarea prezentului articol anumite tipuri specifice de vehicule cu motor, inclusiv vehiculele speciale pentru persoanele cu dizabilități, sub rezerva acordului prealabil al Comisiei, care se bazează pe o evaluare a impactului excluderii propuse asupra siguranței rutiere.

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

Articolul 7

Vârste minime

(1) Vârsta minimă a unui solicitant căruia i se poate elibera un 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 motociclete. Cu toate acestea, pentru a putea conduce motociclete din această categorie, este necesară o experiență prealabilă de cel puțin doi ani de conducere a motocicletelor din categoria de permis de conducere A2. Se poate renunța la cerința privind experiența prealabilă de doi ani în cazul în care solicitantul 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) 18 ani pentru categoriile C și CE, cu condiția ca conducătorul auto să dețină un certificat de competență profesională (CCP), astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561;

(f) 24 de ani pentru categoriile D și DE;

(g) 21 ani pentru categoriile D și DE, cu condiția ca conducătorul auto să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) sau (2) din Directiva (UE) 2022/2561.

(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;

Pentru categoria B1, sub rezerva acordului prealabil al Comisiei, statele membre pot totuși să reducă vârsta minimă la 15 ani pentru eliberarea unui permis de conducere limitat la teritoriul lor, pentru vehiculele menționate la articolul 9 alineatul (4) litera (c) și în condițiile specificate la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) și la articolul 9 alineatul (4) litera (c);

(c) pentru categoria A1, vârsta poate fi majorată la 18 ani dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

(i) există o diferență de cel puțin 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 permite conducerea de motociclete din categoria A, astfel cum se menționează la alineatul (1) litera (c) punctul (i);

(d) pentru categoriile B și BE vârsta poate fi redusă la 17 ani;

(e) pentru categoriile D1, D1E, D și DE vârsta poate fi redusă la 18 ani, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

(i) conducătorul auto deține un CCP, astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561;

(ii) numai pentru categoriile D și DE, conducătorul auto este supus restricțiilor prevăzute la articolul 5 alineatul (3) al treilea paragraf din Directiva (UE) 2022/2561;

(f) pentru categoriile D și DE vârsta poate fi redusă la 20 de ani, cu condiția ca conducătorul auto să dețină un CCP, astfel cum este menționat la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561.

(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 cu motor de urgență utilizate în scopul menținerii siguranței și ordinii publice, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om, ca de pildă vehiculele de poliție, ambulanțele, vehiculele de protecție civilă și de salvare sau vehiculele de pompieri;

(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 care le eliberează, până la data la care titularul permisului de conducere împlinește vârsta minimă prevăzută la alineatul (1), după care sunt valabile pe întreg teritoriul Uniunii.

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). Cu toate acestea, statele membre nu recunosc valabilitatea permiselor de conducere eliberate în temeiul alineatului (2) literele (b), (e) și (f).

Statele membre pot recunoaște reciproc valabilitatea pe teritoriile lor respective a permiselor de conducere eliberate conducătorilor auto care nu au împlinit vârsta minimă prevăzută la alineatul (3) litera (a).

Articolul 8

Condiții și restricții

(1) În cazul în care eliberează un permis de conducere în anumite condiții, statele membre indică respectivele condiții pe permisul de conducere prin intermediul codurilor relevante ale Uniunii prevăzute în partea E din anexa I. De asemenea, acestea pot utiliza și coduri naționale pentru a indica condiții care nu fac obiectul părții E din anexa I. Când procedează astfel, statele membre aduc la cunoștința Comisiei acest fapt în timp util și îi furnizează detaliile codurilor naționale și ale cazurilor în care sunt utilizate, atât la intrarea în vigoare a prezentei directive, cât și în cazul unor adăugiri sau modificări ulterioare privitoare la astfel de coduri naționale.

În cazul în care, din cauza unei dizabilități fizice a conducătorului auto, acestuia i se eliberează un permis de conducere doar pentru anumite tipuri de vehicule sau doar pentru vehicule adaptate cu scopul de a compensa o astfel de dizabilitate fizică, testul de verificare a aptitudinilor și a comportamentului prevăzută la articolul 10 alineatul (1) este susținută pe un astfel de vehicul. Statele membre adoptă dispozițiile necesare pentru a permite persoanelor cu dizabilități fizice să efectueze testul într-un vehicul adaptat pentru dizabilitatea lor fizică.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 25, 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 autovehicule din categoria B.

(2) Valabilitatea permiselor de conducere se stabilește după cum urmează:

(a) permisele de conducere eliberate pentru categoriile C1E, CE, D1E sau DE sunt valabile și pentru ansamblurile de vehicule din categoria BE;

(b) permisele de conducere eliberate pentru categoria CE sunt valabile și pentru categoria DE cu condiția ca titularii lor să fie autorizați să conducă vehicule din categoria D;

(c) permisele de conducere eliberate pentru categoria C1E sau CE sunt valabile și pentru categoria D1E cu condiția ca titularii lor să fie autorizați să conducă vehicule din categoria D1;

(d) permisele de conducere eliberate pentru categoriile CE și DE sunt valabile și pentru categoriile C și C1 și, respectiv, D și D1;

(e) permisele de conducere eliberate pentru categoriile CE și DE sunt valabile și pentru ansamblurile de vehicule din categoriile C1E și, respectiv, D1E;

(f) permisele de conducere eliberate pentru categoriile C1E și D1E sunt valabile și pentru categoriile C1 și, respectiv, D1;

(g) permisele de conducere eliberate pentru orice categorie sunt valabile și pentru vehiculele cu motor din categoria AM. Cu toate acestea, pentru permisele de conducere eliberate pe teritoriul său, un stat membru poate limita echivalările pentru categoria AM la permisele de conducere pentru categoriile A1, A2 și A, dacă statul membru respectiv condiționează obținerea unui permis de conducere pentru categoria AM de promovarea unui test practic;

(h) permisele de conducere eliberate pentru categoria A2 sunt valabile și pentru categoria A1;

(i) permisele de conducere eliberate pentru categoriile A, B, C sau D sunt valabile și pentru categoriile A1 și A2; B1; C1; și, respectiv, D1;

(j) la doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria B, acesta este valabil și pentru conducerea autovehiculelor, inclusiv a vehiculelor cu motor de urgență utilizate în scopul menținerii siguranței și ordinii publice, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul situațiilor de urgență naturale sau provocate de om, cum ar fi vehiculele de poliție, ambulanțele, vehiculele de protecție civilă și de salvare sau vehiculele de pompieri, alimentate în întregime sau parțial cu combustibili alternativi, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Directiva 96/53/CE, și care au fost omologate în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, cu o masă maximă autorizată de peste 3 500 kg, dar care nu depășește 4 250 kg. Dacă este îndeplinită condiția prevăzută la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii) din prezenta directivă, vehiculelor respective li se poate atașa o remorcă, cu condiția ca masa maximă autorizată a ansamblului rezultat să nu depășească 5 000 kg. Autorulotele nu fac obiectul echivalării menționate la prezenta literă;

(k) la doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria BE, acesta este valabil și pentru conducerea unui ansamblu cu un vehicul cu motor, alimentat în întregime sau parțial cu combustibili alternativi, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Directiva 96/53/CE și care a fost omologat în conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/858, cu o masă maximă autorizată de peste 3 500 kg, dar care nu depășește 4 250 kg, precum un vehicul tractor și o remorcă sau semiremorcă din categoria O_1 sau O_2 prevăzute la articolul 4 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) 2018/858.

(3) Pentru conducerea pe teritoriile lor respective, statele membre pot acorda următoarele echivalări:

(a) tricicluri motorizate în cadrul unui permis de conducere pentru categoria B, în cazul triciclurilor motorizate având o putere maximă netă care depășește 15 kW, cu condiția ca titularul permisului de conducere pentru categoria B să aibă cel puțin vârsta de 21 de ani;

(b) motociclete din categoria A1 în cadrul unui permis de conducere pentru categoria B.

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

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

Statele membre informează fără întârziere Comisia cu privire la echivalările menționate la primul paragraf acordate pe teritoriile lor, inclusiv cu privire la eventualele coduri naționale aferente care au fost utilizate înainte de 25 noiembrie 2025. Comisia pune informațiile respective la dispoziția statelor membre.

(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 pentru categoria B, după cel puțin doi ani de la eliberarea pentru prima dată a permisului de conducere respectiv conducătorului auto, 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 eliberarea pentru prima dată a permisului de conducere respectiv conducătorului auto, cu condiția ca respectivele vehicule să îndeplinească toate condițiile următoare:

(i) sunt destinate a fi utilizate, atunci când staționează, numai în scop de instruire sau de agrement;

(ii) sunt utilizate de entități necomerciale în scopuri sociale;

(iii) 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 prevăzute la punctele (i) și (ii);

(c) vehicule din categoria B cu o masă maximă autorizată care nu depășește 2 500 kg și o viteză maximă limitată prin mijloace tehnice la 45 km/h, de către conducători auto cu vârsta sub 21 de ani care dețin un permis de conducere pentru categoria B1 eliberat sub rezerva condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) al doilea paragraf și, după caz, la articolul 7 alineatul (2) litera (b);

(d) vehicule cu motor utilizate în scopul menținerii siguranței și ordinii publice, inclusiv prin furnizarea de asistență imediată în timpul urgențelor naturale sau provocate de om, cum ar fi vehiculele de poliție, ambulanțele, vehiculele de protecție civilă și de salvare sau vehiculele de pompieri, cu o masă maximă autorizată mai mare de 3 500 kg, dar care nu depășește 5 000 kg, cărora li se poate atașa o remorcă atunci când masa maximă autorizată a ansamblului astfel rezultat nu depășește 5 000 kg, de către conducători auto care au împlinit vârsta de 20 de ani, care dețin un permis de conducere pentru categoria B, care au finalizat formarea sau au promovat testarea sau ambele, prevăzute la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii), și care conduc exclusiv în scopul pentru care este destinat vehiculul de urgență, inclusiv pentru întreținerea și încercarea acestuia.

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

Statele membre pot, temporar sau pe o perioadă nedeterminată, să recunoască reciproc, pe teritoriile lor respective, valabilitatea permiselor de conducere eliberate în temeiul primului paragraf litera (d).

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

(5) Statele membre au dreptul de a autoriza conducerea vehiculelor din categoria D sau D1, pe teritoriile lor, de către titularii unui permis de conducere eliberat pentru categoria C, cu condiția ca nicio altă persoană să nu fie transportată în vehicul și ca conducătorul auto să fie:

(a) o persoană care efectuează o inspecție tehnică în conformitate cu Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([19]), pe o rază de 5 km de la centrul de inspecție; sau

(b) un mecanic al unui atelier de reparații auto care efectuează o conducere de încercare pe o rază de 5 km de la atelier, după ce vehiculul a fost reparat sau, respectiv, în scopuri de întreținere sau inspecție.

Atunci când părăsește centrul de inspecție sau atelierul, titularul permisului de conducere pentru categoria C trebuie să fie în măsură să demonstreze, în timpul oricărei inspecții, că vehiculul este condus în scopul unei inspecții tehnice, astfel cum se menționează la litera (a), sau al unei conduceri de încercare, astfel cum se menționează la litera (b). Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la orice derogare acordată în conformitate cu prezentul alineat.

([19]) Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE (JO L 127, 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

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 în conformitate cu anexa II și îndeplinesc standardele minime privind capacitatea fizică și mintală necesare pentru a conduce, în conformitate cu anexa III;

(b) în ceea ce privește categoria AM, au promovat numai un test teoretic; cu toate acestea, statele membre pot prevedea obligația ca solicitanții să promoveze un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și pot aplica articolul 11 în ceea ce privește 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 de conducere pe o motocicletă din categoria A1 sau, respectiv, din categoria A2, fie:

(i) să fi promovat doar un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului; sau

(ii) să fi finalizat un curs de formare în conformitate cu anexa VI;

(d) au finalizat un curs de formare sau au promovat un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului sau au finalizat 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, a unei autorulote, a unui vehicul de urgență sau a unui vehicul alimentat cu combustibili alternativi, menționat la articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii);

(e) au reședința obișnuită pe teritoriul statului membru care eliberează permisul de conducere, ori intră sub incidența excepțiilor prevăzute la articolul 20 alineatul (3) sau (4), sau pot dovedi că, în momentul depunerii cererii, de cel puțin șase luni urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv.

(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. Statele membre pot reduce această durată la 10 ani în cazul în care dreptul lor intern permite utilizarea permisului de conducere și ca document de identitate;

(b) cinci ani pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

Reînnoirea unui permis de conducere poate declanșa o nouă perioadă de valabilitate administrativă pentru una sau mai multe categorii pe care titularul are dreptul să le conducă, în măsura în care acest lucru este în conformitate cu prezenta directivă.

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

În scopul îmbunătățirii siguranței rutiere, statele membre pot limita perioada de valabilitate administrativă a oricărei categorii de permise de conducere eliberate șoferilor începători, în vederea aplicării unor măsuri specifice pentru astfel de conducători auto.

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

Statele membre limitează perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere individuale în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) al doilea paragraf. Permisul de conducere astfel limitat nu poate fi reînnoit.

Statele membre pot reduce 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 65 de ani, astfel încât controalele medicale, autoevaluările sau alte măsuri specifice, inclusiv cursurile de perfecționare, să fie efectuate mai des. O astfel de perioadă redusă de valabilitate administrativă se aplică numai la reînnoirea permisului de conducere.

Statele membre pot reduce perioada de valabilitate administrativă prevăzută la prezentul alineat în cazul permiselor de conducere ale persoanelor cărora li s-a acordat un permis de ședere temporară sau care beneficiază pe teritoriile lor de protecție temporară sau de protecție adecvată în temeiul dreptului intern.

(3) Reînnoirea permiselor de conducere la momentul expirării valabilității lor administrative este supusă următoarelor condiții cumulative:

(a) respectarea în continuare de către solicitantul reînnoirii a standardelor minime privind capacitatea fizică și mintală necesară pentru conducere prevăzute în anexa III;

(b) solicitantul reînnoirii își are reședința obișnuită pe teritoriul statului membru care a eliberat permisul de conducere sau intră sub incidența excepțiilor prevăzute la articolul 20 alineatul (3) sau solicitantul reînnoirii prezintă dovada că de cel puțin șase luni urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv la momentul depunerii cererii.

(4) Fără a aduce atingere dreptului penal intern și legislației privind activitatea polițienească, statele membre pot să aplice, pentru eliberarea permiselor de conducere, dispoziții naționale care vizează alte condiții decât cele prevăzute în prezenta directivă. Statele membre informează Comisia în această privință.

(5) Nicio persoană nu poate deține mai mult de un permis de conducere. Cu toate acestea, un permis de conducere mobil poate fi afișat simultan pe mai multe dispozitive electronice.

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 pentru aplicarea celui de al doilea paragraf. Măsurile necesare în privința eliberării, înlocuirii, reînnoirii sau schimbării unui permis de conducere includ verificarea, împreună cu alte state membre, dacă solicitantul este 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 UE.

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) de la prezentul articol și aplică dispozițiile naționale privind anularea permisului de conducere sau a dreptului de a conduce dacă se stabilește că un anumit permis de conducere a fost eliberat fără respectarea acestor cerințe.

(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 25, 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

Respectarea standardelor minime privind capacitatea fizică și mintală

(1) Înainte de eliberarea pentru prima dată a unui permis de conducere, statele membre se asigură că solicitanții efectuează un control medical care aplică standardele minime privind capacitatea fizică și mintală vizând toate afecțiunile medicale prevăzute în anexa III. Acest lucru se aplică eliberării permiselor de conducere pentru categoria AM numai dacă statul membru în cauză impune acest lucru în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) litera (b). Cu toate acestea, un control medical este necesar atunci când se solicită un permis de conducere pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, D1, DE sau D1E, indiferent dacă s-a efectuat sau nu un control medical pentru o altă categorie.

(2) Înainte de reînnoirea permisului de conducere, solicitanții reînnoirii sunt supuși unui control medical care vizează afecțiunile prevăzute în anexa III. Acest lucru se aplică reînnoirii permiselor de conducere pentru categoria AM numai dacă statul membru în cauză impune acest lucru în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) litera (b).

(3) În pofida alineatelor (1) și (2) și în măsura în care anexa III nu prevede altfel, cum ar fi în cazul evaluării oftalmologice corespunzătoare pentru solicitanții de permise de conducere în conformitate cu punctul 3 din anexa III, statele membre pot să aplice pentru categoriile AM, A, A1, A2, B, B1 și BE una dintre următoarele măsuri alternative sau ambele, în loc să solicite un control medical:

(a) să impună solicitantului sau titularului unui permis de conducere să completeze un formular de autoevaluare care să vizeze afecțiunile medicale prevăzute în anexa III, atunci când solicită eliberarea sau reînnoirea unui permis de conducere; sau

(b) să instituie un mecanism național de evaluare a capacității de a conduce pentru a asigura luarea de măsuri în urma schimbărilor semnificative în ceea ce privește capacitatea fizică sau mintală, în vederea respectării standardelor minime privind capacitatea fizică și mintală prevăzute în anexa III, după eliberarea permisului de conducere către solicitant în urma unui control medical sau a unei autoevaluări.

(4) Statele membre pot prevedea măsuri adecvate pentru a aborda nerespectarea cerinței de a completa o autoevaluare sau pentru furnizarea cu bună știință, în cadrul autoevaluării, a unor informații incorecte sau incomplete ori pentru neîndeplinirea oricărei cerințe stabilite în conformitate cu alineatul (3) litera (b).

(5) Statele membre pot aplica măsura alternativă prevăzută la alineatul (3) litera (b) astfel încât să permită monitorizarea capacității de a conduce în perioadele de valabilitate administrativă.

(6) În cazul în care, pe baza informațiilor obținute în temeiul diferitelor măsuri alternative prevăzute la alineatul (3), se constată că este probabil ca solicitantul sau titularul permisului de conducere să aibă una sau mai multe dintre afecțiunile enumerate în anexa III, statele membre se asigură că solicitantul sau titularul permisului de conducere este supus unui control medical înainte ca statele membre să elibereze sau să reînnoiască permisul de conducere.

(7) Prezentul articol nu împiedică statele membre să ia măsuri de sensibilizare și de îmbunătățire a cunoștințelor din sectorul sănătății și ale titularilor de permise de conducere cu privire la standardele minime privind capacitatea fizică și mintală de a conduce prevăzute în anexa III.

Dacă statele membre adoptă orientări pentru medici cu scopul de a contribui la identificarea titularilor de permise de conducere care nu mai îndeplinesc standardele minime privind capacitatea fizică și mintală de a conduce, acestea informează Comisia în acest sens. Comisia pune aceste orientări la dispoziția celorlalte state membre.

Dacă statele membre organizează campanii de sensibilizare a publicului pentru a informa cetățenii cu privire la afecțiunile mintale sau fizice care pot afecta capacitatea de a conduce, acestea informează Comisia în acest sens. Comisia pune aceste informații la dispoziția celorlalte state membre.

(8) Normele stabilite de statele membre pentru eliberarea sau orice reînnoire ulterioară a permisului de conducere pot fi mai stricte decât cele menționate în anexa III.

Articolul 12

Prelungirea valabilității în cazul unei crize

(1) În cazul unei crize, statele membre pot prelungi perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere care altfel ar urma să expire, cu o perioadă maximă de șase luni. Prelungirea poate fi reînnoită în cazul în care criza persistă.

(2) Orice astfel de prelungire se justifică 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 articol.

(3) Din motive imperioase de urgență justificate corespunzător privind criza menționată la alineatul (1) care afectează cel puțin două state membre, Comisia poate adopta acte de punere în aplicare imediat aplicabile 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. Respectiva prelungire nu depășește șase luni și poate fi reînnoită în cazul în care criza persistă. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura menționată la articolul 26 alineatul (3).

(4) 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 alineatul (3) care afectează cel puțin două state membre sau a luat măsuri adecvate la nivel național pentru a atenua impactul respectivei crize, statul membru respectiv poate decide, după informarea prealabilă a Comisiei, să nu aplice prelungirea introdusă prin actul de punere în aplicare menționat la alineatul (3). Comisia informează celelalte state membre cu privire la acest lucru și publică un aviz în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 13

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 din partea statului membru al reședinței obișnuite ca permisul său de conducere să fie schimbat cu un permis de conducere echivalent. Statul membru căruia i s-a solicitat să efectueze schimbarea verifică categoria sau categoriile pentru care este încă valabil permisul de conducere a cărui schimbare este solicitată.

(2) Sub rezerva principiului teritorialității dreptului penal și legislației privind activitatea polițienească, statul membru în care este situată reședința obișnuită poate aplica dispozițiile sale naționale cu privire la anularea, retragerea, suspendarea sau restricționarea 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 de conducere în acest scop.

(3) Statul membru care schimbă un permis de conducere fizic returnează vechiul permis de conducere autorităților statului membru emitent și comunică motivele schimbării.

Statul membru care schimbă un permis de conducere mobil informează autoritățile statului membru emitent și comunică motivele schimbării. Statul membru emitent se asigură că permisul de conducere mobil anterior nu mai poate fi afișat prin intermediul dispozitivului electronic utilizat în acest scop de către titularul permisului de conducere. Statele membre utilizează rețeaua permiselor de conducere a UE în scopul comunicării.

(4) Substitutele pentru permisele de conducere fizice care au fost deteriorate, pierdute sau furate și substitutele pentru permisele de conducere fizice sau mobile care au fost utilizate în mod fraudulos se pot obține doar de la autoritățile competente ale statului membru în care titularul permisului de conducere își are reședința obișnuită sau ale statului membru emitent în cazul în care se aplică articolul 20 alineatul (3). Autoritățile respective asigură înlocuirea pe baza informațiilor de care dispun sau, după caz, pe baza unei atestări din partea autorităților competente ale statului membru emitent al permisului de conducere inițial. În cazul în care un permis de conducere a fost înlocuit de un stat membru diferit de statul membru emitent, iar permisul de conducere înlocuit este încă în posesia titularului în cauză sau poate fi prezentat de acesta, se aplică procedurile prevăzute la alineatul (3).

Articolul 14

Atestarea dreptului de a conduce pe perioada schimbării sau a înlocuirii

În timpul înlocuirii sau al schimbării unui permis de conducere, statul membru care efectuează înlocuirea sau schimbarea se asigură că autoritățile competente ale statelor membre au posibilitatea să verifice valabilitatea dreptului de a conduce al titularului permisului de conducere, în special cu ocazia controalelor în trafic. În acest scop, statul membru furnizează fără întârziere informațiile necesare cu privire la înlocuirea sau schimbarea unui permis de conducere în rețeaua permiselor de conducere a UE, atunci când durata procedurii de schimbare sau de înlocuire impune acest lucru. În astfel de cazuri, statul membru pune la dispoziția titularului permisului de conducere în cauză un document din care să rezulte că acesta a depus o cerere de înlocuire sau de schimbare a permisului său de conducere.

Articolul 15

Schimbarea permiselor de conducere eliberate de țări terțe

(1) În cazul în care un stat membru prevede posibilitatea schimbării unui permis de conducere eliberat de o țară terță unui titular de permis de conducere care și-a stabilit reședința obișnuită pe teritoriul său, statul membru respectiv schimbă permisul de conducere în conformitate cu prezentul articol.

(2) În cazul în care un stat membru schimbă un permis de conducere eliberat de o țară terță care nu a făcut obiectul unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7) de la prezentul articol, o astfel de schimbare se înregistrează pe permisul de conducere eliberat de statul membru respectiv prin utilizarea codului relevant prevăzut în partea E din anexa I, același lucru fiind valabil pentru orice reînnoire sau înlocuire ulterioară. În cazul în care titularul acestui permis de conducere își transferă ulterior reședința obișnuită într-un alt stat membru, acesta din urmă poate decide să nu aplice principiul recunoașterii reciproce prevăzut la articolul 3 alineatul (6).

Pentru astfel de schimbări, statele membre aplică dreptul lor intern, în conformitate cu condițiile prevăzute la 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 unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7), o astfel de schimbare se înregistrează pe permisul de conducere eliberat de statul membru în cauză prin utilizarea codului relevant prevăzut în partea E din anexa I. În astfel de cazuri, statele membre schimbă permisul de conducere în conformitate cu condițiile stabilite în actul de punere în aplicare relevant.

(4) În cazul în care un permis de conducere eliberat de un stat membru a fost schimbat cu un permis de conducere al unei țări terțe, statele membre nu impun îndeplinirea unor condiții suplimentare față de cele prevăzute la articolul 10 alineatul (3) litera (a) și nu înregistrează nicio informație suplimentară pentru schimbarea respectivului permis de conducere al unei țări terțe în ceea ce privește categoriile permisului de conducere inițial.

În situația menționată la primul paragraf, în cazul în care o persoană 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 unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7), se aplică alineatul (3);

(b) în lipsa unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7), se aplică alineatul (2).

(5) Schimbările menționate la alineatele (2), (3) și (4) se efectuează numai în cazul în care permisul de conducere eliberat de țara terță a fost predat autorităților competente ale statului membru căruia i s-a solicitat efectuarea schimbării.

(6) Comisia poate determina 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 face posibilă schimbarea permiselor de conducere eliberate de țara terță respectivă dacă este necesar și după îndeplinirea anumitor condiții prestabilite, în conformitate cu alineatul (3).

Atunci când face determinarea menționată la primul paragraf, Comisia poate să evalueze cadrul de transport rutier al țării terțe în cooperare cu statele membre. Statele membre își prezintă avizul cu privire la cadrul de transport rutier în vigoare în țara terță identificată într-un termen care urmează să fie stabilit de Comisie. Termenul respectiv este de minimum 6 luni și de maximum 18 luni. Comisia efectuează evaluarea după ce a primit un aviz din partea tuturor statelor membre sau după ce a expirat termenul pentru trimiterea avizelor, luându-se în considerare data evenimentului care survine mai devreme 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 testele de conducere, precum și normele medicale pentru eliberarea permisului de conducere;

(b) dacă țara terță eliberează permise de conducere mobile și, în caz afirmativ, care sunt mecanismele tehnice și structurale aplicabile pentru operarea sistemului;

(c) dacă se află în circulație permise de conducere falsificate și care sunt măsurile luate pentru a preveni falsificarea permiselor de conducere și corupția legată de acestea;

(d) perioada de valabilitate administrativă a permiselor de conducere eliberate de țara terță;

(e) condițiile de trafic din țara terță și dacă acestea sunt comparabile cu condițiile de trafic pe rețelele rutiere din Uniune;

(f) performanța țării terțe în materie de siguranță rutieră;

(g) cadrul și practicile juridice ale țării terțe în ceea ce privește schimbarea permiselor de conducere eliberate de statele membre.

(7) După efectuarea evaluării menționate la alineatul (6) și prin intermediul unui act 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 să poată fi schimbate în conformitate cu alineatul (3).

Actul de punere în aplicare menționat la primul paragraf de la prezentul alineat conține cel puțin:

(a) categoriile de permise de conducere menționate la articolul 6 în cazul cărora se poate efectua o schimbare în conformitate cu alineatul (3) de la prezentul articol;

(b) datele de eliberare a permiselor de conducere din țări terțe, după care se poate efectua o schimbare în conformitate cu alineatul (3);

(c) orice condiții generale care trebuie îndeplinite în scopul verificării autenticității documentului oficial care urmează să fie schimbat;

(d) orice condiții generale pe care solicitantul trebuie să le respecte înainte de efectuarea schimbării pentru a demonstra că solicitantul îndeplinește standardele minime privind capacitatea fizică și mintală prevăzute în anexa III.

În cazul în care permisul de conducere al solicitantului nu face posibilă respectarea de către acesta a celui de al doilea paragraf litera (a) sau (b) de la prezentul alineat, statele membre pot decide să schimbe permisul de conducere în conformitate cu alineatul (2). În cazul în care solicitantul nu poate să respecte al doilea paragraf litera (c) sau (d) de la prezentul alineat, statele membre refuză schimbarea permisului de conducere.

Orice condiție suplimentară prevăzută în actul de punere în aplicare menționat la primul paragraf de la prezentul alineat prevede fie aplicabilitatea dispozițiilor naționale ale statului membru în conformitate cu alineatul (2), fie refuzul schimbării permisului de conducere în cazul în care astfel de condiții nu sunt îndeplinite de către solicitant.

Actul de punere în aplicare menționat la prezentul alineat se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 26 alineatul (2).

(8) Actul de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7) prevede o reexaminare periodică de către Comisie, cel puțin o dată la patru ani, a situației siguranței rutiere din țara terță în cauză. Statelor membre li se acordă posibilitatea de a-și prezenta avizele. În funcție de concluziile reexaminării, Comisia menține, modifică sau suspendă, în măsura în care este necesar, actul de punere în aplicare respectiv ori îl abrogă.

(9) Comisia publică în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și pe site-ul său web o listă a țărilor terțe care au făcut obiectul unui act de punere în aplicare adoptat în temeiul alineatului (7) și publică, de asemenea, orice modificări relevante efectuate în conformitate cu alineatul (8).

(10) Pentru a sprijini integrarea conducătorilor auto profesioniști din țări terțe pe piața internă a Uniunii, Comisia promovează schimbul de bune practici în cadrul grupului de experți privind calificarea și formarea conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere, care a fost instituit în temeiul cerinței prevăzute la articolul 13 alineatul (4) din Directiva (UE) 2022/2561.

Articolul 16

Efectele anulării, retragerii, suspendării sau restricționării dreptului unui conducător auto de a conduce vehicule cu motor, a permisului său de conducere sau a recunoașterii valabilității acestuia

(1) Statele membre refuză eliberarea de permise de conducere pentru solicitanții al căror permis de conducere a făcut obiectul unei anulări, retrageri, suspendări sau restricționări 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 în cazul în care dreptul acesteia de a conduce, permisul său de conducere sau recunoașterea valabilității acestuia este anulată, retrasă, suspendată sau restricționată pe teritoriul primului stat membru.

(3) Dreptul de a conduce, un permis de conducere sau valabilitatea permisului de conducere este considerată anulată, retrasă, suspendată sau restricționată în sensul prezentului articol până când persoana în cauză îndeplinește toate condițiile impuse de un stat membru pentru a-și putea redobândi dreptul de a conduce sau permisul de conducere, sau pentru a redobândi recunoașterea valabilității permisului de conducere ori pentru a putea solicita un permis de conducere nou.

Statele membre se asigură că toate condițiile pe care le impun pentru ca o persoană să își poată redobândi dreptul de a conduce, sau permisul său de conducere sau pentru a redobândi recunoașterea valabilității permisului său de conducere, ori să poată solicita un nou permis de conducere, sunt proporționale, nediscriminatorii față de titularii de permise de conducere eliberate de orice alt stat membru și nu au ca rezultat, în sine, un refuz pe o perioadă nedeterminată de a elibera un permis de conducere sau de a recunoaște un permis de conducere eliberat de un alt stat membru.

(4) În cazul în care comportamentul sau capacitatea fizică ori mintală a unei persoane justifică acest lucru, statele membre pot descalifica persoana respectivă să conducă pe teritoriul lor pe o perioadă nedeterminată, fără a-i oferi posibilitatea de a redobândi dreptul de a conduce, sau permisul său de conducere, sau de a redobândi recunoașterea valabilității permisului său de conducere, ori de a solicita un permis de conducere nou.

Prin derogare de la alineatul (1), un stat membru care nu a descalificat persoana respectivă să conducă poate să îi elibereze acesteia un permis de conducere, după consultarea statului membru menționat la primul paragraf de la prezentul alineat. Cu toate acestea, statul membru care a descalificat persoana respectivă să conducă poate refuza, pe teritoriul său și pe perioadă nedeterminată, recunoașterea unui permis de conducere eliberat de către un alt stat membru.

Articolul 17

Regimul de conducere însoțită

(1) În pofida articolului 7 alineatul (1) litera (b), statele membre eliberează solicitanților care au împlinit vârsta de 17 ani, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), permise de conducere pentru categoria B marcate cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I.

(2) Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1) literele (b) și, respectiv, (d), statele membre pot elibera solicitanților care au împlinit vârsta de 17 ani, pentru conducerea pe teritoriile lor, permise de conducere, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), pentru categoriile C1, C1E sau C marcate cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I, cu condiția ca solicitantul să dețină un CCP acordat în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561 pentru categoria C sau în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva (UE) 2022/2561 pentru categoriile C1 și C1E.

Permisele de conducere eliberate în conformitate cu primul paragraf sunt recunoscute reciproc de către statele membre care eliberează astfel de permise de conducere.

(3) Titularii unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I și care nu au împlinit vârsta de 18 ani conduc numai dacă sunt însoțiți de o persoană aflată pe scaunul pasagerului din față, care le poate oferi îndrumare în timpul condusului. Persoana însoțitoare respectă normele privind conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor. Persoana însoțitoare:

(a) este în vârstă de minimum 24 de ani;

(b) deține un permis de conducere din categoria relevantă, eliberat în Uniune în urmă cu mai mult de cinci ani;

(c) în ultimii cinci ani nu i s-a aplicat o decădere din dreptul de a conduce autovehicule în statul membru emitent al permisului de conducere menționat la litera (b).

Un stat membru diferit de statul membru emitent menționat la litera (c) poate prevedea măsuri pentru asigurarea executării pe teritoriul său a unei decăderi din dreptul de a conduce autovehicule ca urmare a unei infracțiuni săvârșite pe teritoriul său care ar putea presupune lipsa capacității de a acționa ca persoană însoțitoare în temeiul prezentului articol.

(4) Statele membre pot impune obligația de identificare a persoanelor însoțitoare menționate la alineatul (3) pentru a asigura respectarea prezentului articol. Statele membre pot limita numărul de persoane însoțitoare posibile în ceea ce privește un anumit conducător auto însoțit. Statele membre pot aplica, pe teritoriul lor, condiții suplimentare care să fie îndeplinite de persoana însoțitoare a titularului unui permis de conducere pe care l-au eliberat. Astfel de condiții suplimentare trebuie să fie proporționale și adecvate în ceea ce privește scopul vizat prin regimul de conducere însoțită. Statele membre informează Comisia cu privire la respectivele condiții suplimentare. Comisia pune informațiile privind respectivele condiții suplimentare la dispoziția publicului.

În cazul unei persoane care însoțește un titular de permis de conducere din categoriile C, C1E sau C1, cerințele menționate la primul paragraf pot include, în special, cerința ca însoțitorul:

(a) să dețină calificările și formarea relevante în conformitate cu Directiva (UE) 2022/2561; sau

(b) să fi urmat un curs de formare specializat de cel puțin șapte ore, care poate fi extins la 14 ore, pentru a deprinde competențele profesionale și pedagogice necesare, ca parte a formării sale periodice CCP.

(5) Regimul de conducere însoțită nu restricționează posibilitățile actuale ale statelor membre de a reduce vârsta minimă necesară pentru solicitanții de permise de conducere pentru categoria B, astfel cum se prevede la articolul 7 alineatul (2), sau de a introduce condiții legate de aceasta la nivel național.

(6) Statele membre pot aplica condiții suplimentare pentru eliberarea unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I solicitanților care nu au împlinit încă vârsta de 18 ani. Statele membre informează Comisia în această privință. Comisia pune aceste informații la dispoziția publicului.

Articolul 18

Perioada de probă

(1) Titularul unui permis de conducere eliberat după promovarea unui test de conducere impus în temeiul articolului 10 alineatul (1) litera (a) este considerat „conducător auto începător” și este supus unei perioade de probă. Durata perioadei de probă este stabilită de statul membru care eliberează permisul de conducere și nu este mai mică de doi ani.

În cazul în care un conducător auto începător deține deja un permis de conducere valabil pentru o altă categorie de vehicule, perioada de probă include, în principiu, numai perioada rămasă din perioada de probă pentru permisul de conducere existent. Cu toate acestea, pentru conducătorii auto începători care dețin doar un permis de conducere pentru categoria AM, obținerea unui permis pentru o nouă categorie impune, în toate situațiile, o nouă perioadă de probă. Pentru alte categorii de permise de conducere decât AM pe care le eliberează, statele membre pot impune o perioadă de probă adițională sau suplimentară, în special pentru a ține seama de diferitele riscuri și de aptitudinile necesare asociate noii categorii de permise de conducere.

(2) Statele membre stabilesc pentru conducătorii auto începători care conduc sub influența alcoolului norme sau sancțiuni, ori ambele, mai stricte decât pentru conducătorii auto cu experiență și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Atunci când statele membre decid să stabilească sancțiuni, sancțiunile respective sunt efective, proporționale, cu efect de descurajare și nediscriminatorii.

În plus, statele membre iau măsuri pentru a limita:

(a) condusul sub influența drogurilor în rândul conducătorilor auto începători;

(b) nerespectarea actelor cu putere de lege și a actelor administrative de transpunere a Directivei 91/671/CEE a Consiliului ([20]) privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule.

([20]) Directiva 91/671/CEE a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule (JO L 373, 31.12.1991, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

(3) Nicio dispoziție de la prezentul articol nu împiedică statele membre să introducă în dreptul lor intern dispoziții de toleranță zero, care să interzică consumul de alcool sau de droguri pentru toți conducătorii auto înainte de a conduce. Atunci când introduc astfel de dispoziții de toleranță zero în dreptul lor intern, statele membre iau toate măsurile necesare pentru a alinia dreptul lor intern la măsurile luate în temeiul alineatului (2).

(4) Statele membre pot stabili norme suplimentare aplicabile pe teritoriile lor conducătorilor auto începători pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Statele membre informează Comisia în această privință.

(5) În cazul în care o autoritate competentă din statul membru de reședință obișnuită decide să prelungească perioada de probă a unui conducător auto din cauza unui comportament ilicit al acestuia, aceasta se asigură că noua perioadă de probă este înscrisă pe permisul de conducere.

(6) Statele membre marchează permisele de conducere eliberate în cursul unei perioade de probă cu codul relevant al Uniunii prevăzut în partea E din anexa I.

Articolul 19

Examinatorii

(1) Examinatorii îndeplinesc standardele minime stabilite în anexa IV.

Examinatorii care lucrează deja în această funcție dinainte de 19 ianuarie 2013 se supun doar cerințelor privind asigurarea calității și măsurilor de formare periodică prevăzute în anexa respectivă.

(2) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 25, pentru a modifica anexa IV atunci când este necesar pentru a ține seama de evoluțiile tehnice, operaționale sau științifice.

Articolul 20

Reședința obișnuită

(1) Reședința obișnuită este considerată locul în care o persoană locuiește în mod obișnuit, adică cel puțin 185 de zile în ultimele 365 de zile, 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. Persoana nu este obligată să respecte această condiție în cazul în care locuiește într-un stat membru pentru a îndeplini o sarcină cu o durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau școală nu constituie un transfer al reședinței obișnuite.

(2) În sensul articolului 10 alineatul (3) litera (b) și al articolului 13 alineatul (4), reședința obișnuită a personalului serviciilor diplomatice ale Uniunii, și anume a funcționarilor din departamentele relevante ale Secretariatului General al Consiliului și ale Comisiei, precum și a personalului detașat din cadrul serviciilor diplomatice ale statelor membre și a oricărui 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, au locuit cel puțin 181 de zile din ultimele 365 de zile în afara Uniunii, ori a personalului serviciilor diplomatice ale statelor membre acreditat pe lângă țări terțe sau a membrilor familiilor acestora care fac parte din gospodăriile lor, se consideră că se află pe teritoriul statului membru sau al statelor membre care eliberează permisele de conducere care sunt reînnoite sau înlocuite.

(3) În cazuri excepționale 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 sau înlocuit în statul membru emitent.

(4) Prin derogare de la articolul 10 alineatul (1) litera (e) și în scopul specific al primei eliberări a unui permis de conducere pentru categoria B, unui solicitant al cărui stat membru de reședință obișnuită diferă de statul membru al cetățeniei poate să i se elibereze permisul de conducere de către acesta din urmă, în cazul în care în statul membru de reședință obișnuită nu există posibilitatea de a da testele teoretice sau practice, sau ambele tipuri de teste, într-una dintre limbile oficiale ale statului membru al cetățeniei solicitantului care să fie și limbă oficială a Uniunii, sau în prezența unui interpret.

În conformitate cu Regulamentul (UE) 2018/1724, statele membre și Comisia acordă utilizatorilor acces la informații privind limbile pentru care se asigură traducerea sau interpretarea testelor teoretice și practice în fiecare stat membru.

Articolul 21

Echivalări între permisele de conducere non-UE standard

(1) Statele membre aplică echivalările stabilite prin Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei ([21]) între drepturile acordate 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 prezenta directivă.

Articolul 22

Asistența reciprocă și rețeaua permiselor de conducere a UE

(1) Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive. Acestea fac schimb de informații cu privire la permisele de conducere pe care le-au eliberat, schimbat, înlocuit, reînnoit, restricționat, suspendat, retras, anulat sau revocat și cu privire la decăderile din dreptul de a conduce autovehicule pe care le-au impus sau, după caz, pe care intenționează să le pună în aplicare și se consultă reciproc atunci când există motive întemeiate pentru a se presupune că solicitantului unui permis de conducere i s-a aplicat o decădere din dreptul de a conduce autovehicule într-un alt stat membru. Statele membre utilizează rețeaua permiselor de conducere a UE pentru schimbul de informații.

(2) Statele membre pot utiliza rețeaua permiselor de conducere a UE și pentru schimbul de informații în următoarele scopuri:

(a) de a oferi autorităților lor posibilitatea să verifice valabilitatea și autenticitatea unui permis de conducere, mai ales în timpul controalelor în trafic, în cadrul investigațiilor sau ca parte a măsurilor de combatere a falsificării;

(b) de a facilita investigațiile în conformitate cu Directiva (UE) 2015/413;

(c) de a pune în aplicare Directiva (UE) 2022/2561 și de a verifica valabilitatea și autenticitatea unui permis de conducere atunci când se asigură respectarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului ([22]) sau a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([23]).

(3) Accesul la rețeaua permiselor de conducere a UE este securizat. Rețeaua permiselor de conducere a UE asigură schimbul de informații atât sincron, adică în timp real, cât și asincron, precum și trimiterea și primirea de mesaje, notificări și fișiere atașate securizate.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Statele membre iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că informațiile schimbate prin intermediul rețelei permiselor de conducere a UE sunt actualizate.

Statele membre acordă acces la rețeaua permiselor de conducere a UE numai autorităților competente și în scopurile menționate la alineatele (1) și (2).

(4) Statele membre își acordă reciproc asistență și în ceea ce privește introducerea 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) Până la 6 iunie 2026, Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc un set comun de norme care reglementează funcționarea rețelei permiselor de conducere a UE, inclusiv cerințele operaționale, de interfață și tehnice detaliate. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 26 alineatul (2).

(6) Statele membre pot coopera la punerea în aplicare a oricărei anulări, retrageri, suspendări sau oricărei restricții a dreptului de a conduce sau a unui permis de conducere, sau a recunoașterii valabilității permisului de conducere, în special în cazul în care măsurile relevante se limitează la anumite categorii de permise de conducere sau la teritoriile anumitor state membre, în special prin aplicarea de mențiuni pe permisele de conducere pe care le-au eliberat.

Articolul 23

Raportarea de către statele membre

(1) Statele membre informează anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie de permise de conducere. Datele sunt furnizate separat pentru permisele de conducere mobile și pentru cele fizice.

(2) Până la 26 noiembrie 2029 și, ulterior, o dată la cinci ani, prin facilitarea pregătirii raportului Comisiei menționat la articolul 24, statele membre furnizează Comisiei statistici privind accidentele rutiere în care o persoană este rănită sau ucisă și care implică conducători auto care își exercită activitatea profesională, în special conducători auto cu vârsta de 17 ani care participă la un regim de conducere însoțită menționat la articolul 17 alineatul (2).

(3) Statele membre pot face periodic schimb de date cu Comisia cu privire la dreptul intern referitor la gestionarea echipamentelor mobile fără destinație rutieră și cu privire la considerente legate de siguranța rutieră și pot furniza informații în cazul în care apar preocupări legate de libera circulație a lucrătorilor.

Articolul 24

Reexaminarea și raportarea de către Comisie

(1) Până la 26 noiembrie 2030 și, ulterior, la fiecare cinci ani, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive. În raport, Comisia evaluează:

(a) impactul directivei asupra siguranței rutiere, în special:

(i) măsura în care acordarea echivalărilor în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) literele (j) și (k) a generat vreun impact;

(ii) măsura în care acordarea echivalărilor în conformitate cu articolul 9 alineatul (4) a generat vreun impact;

(b) efectele asupra siguranței rutiere și asupra penuriei de conducători auto ale implementării regimului de conducere însoțită în cazul categoriilor de permise de conducere pentru șoferi profesioniști, pe baza rapoartelor primite de la statele membre în conformitate cu articolul 23 alineatul (2).

Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

(2) În cadrul raportului menționat la alineatul (1), Comisia analizează noile evoluții tehnologice legate de vehiculele care utilizează combustibili alternativi și care influențează masa acestor vehicule. În acest scop, Comisia utilizează informațiile colectate în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului ([24]) de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi. În sprijinul evaluării sale, Comisia poate solicita informații suplimentare din partea producătorilor de vehicule cu privire la posibilul impact al unor astfel de noi evoluții tehnologice asupra masei vehiculelor.

Producătorii de vehicule au obligația de a furniza datele menționate la primul paragraf într-un interval de timp rezonabil și în conformitate cu dreptul aplicabil al Uniunii.

(3) Fără a aduce atingere alineatelor (1) și (2) de la prezentul articol, până la 26 noiembrie 2026 sau imediat după adoptarea primului act de punere în aplicare în conformitate cu articolul 5 alineatul (7), luându-se în considerare data care survine mai întâi, Comisia evaluează fezabilitatea devansării datei menționate la articolul 3 alineatul (4) și prezintă un raport cu constatările sale. Statele membre pot furniza Comisiei informațiile pe care le consideră relevante în scopul acestei evaluări, iar Comisia ține seama de informațiile respective.

Raportul este însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

Articolul 25

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la 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 (6) și articolul 19 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 25 noiembrie 2025. 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 (6) și articolul 19 alineatul (2) poate fi revocată oricând 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 (6) sau al articolului 19 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 acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

([24]) Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 (JO L 111, 25.4.2019, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Articolul 26

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru permise de conducere constituit prin Directiva 97/26/CE a Consiliului ([25]) (denumit în continuare „comitetul"). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul 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 un 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 27

Modificarea Directivei (UE) 2022/2561

Articolul 5 se modifică după cum urmează:

(a) La alineatul (2) se adaugă următoarea literă:

„(c) de la vârsta de 17 ani, un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere C1, C1E sau C, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) pentru categoria C sau astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (2) pentru categoriile C1 și C1E, și numai în condițiile prevăzute la articolul 17 alineatele (2) și (3) din Directiva (UE) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului (*)

(*) Directiva (UE) 2025/2205 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2025 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, de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (JO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj)."

(b) Alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Conducătorii unui vehicul destinat transportului de persoane pot conduce de la vârsta de 21 de ani un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D+E sau un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D1 și D1+E, cu condiția să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1) sau (2). Pentru a asigura conducerea în condiții de siguranță, statele membre pot institui un sistem de monitorizare pentru conducătorii auto cu vârsta sub 23 de ani care dețin un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (2). În cazul în care statele membre impun unor astfel de conducători auto să participe la cursuri de formare periodică pe teme legate de siguranța rutieră înainte de a împlini vârsta de 23 de ani pentru a-și consolida și confirma cunoștințele cu privire la temele respective, se consideră că o astfel de participare contează la calcularea celor 35 de ore de cursuri de formare periodică cu caracter obligatoriu impuse o dată la cinci ani.

Orice stat membru poate autoriza conducătorii vehiculelor care se încadrează în categoriile de permis de conducere D1 și D1+E să conducă respectivele vehicule pe teritoriul său de la vârsta de 18 ani, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1).

Orice stat membru poate autoriza conducătorii vehiculelor care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D+E să conducă respectivele vehicule pe teritoriul său de la vârsta de 20 de ani, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1). Cerința de vârstă poate fi redusă la 18 ani pentru conducerea unor astfel de vehicule fără pasageri sau pentru transportul de pasageri prin servicii regulate în cazul în care traseul nu depășește 50 de kilometri."

([25]) Directiva (CE) 97/26 a Consiliului din 2 iunie 1997 de modificare a Directivei (CEE) 91/439 privind permisele de conducere (JO L 150, 7.6.1997, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Articolul 28

Modificarea Regulamentului (UE) 2018/1724

Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) pe rândul „Mutarea”, în a doua coloană se adaugă următoarea rubrică: „Obținerea și reînnoirea permisului de conducere”;

(b) e rândul „Mutarea”, în a treia coloană se adaugă următoarea rubrică: „Eliberarea, schimbarea și înlocuirea permiselor de conducere din Uniune”.

Articolul 29

Transpunere

(1) Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre adoptă și publică, până la 26 noiembrie 2028, dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Fără a aduce atingere alineatului (2), statele membre aplică dispozițiile respective de la 26 noiembrie 2029.

Atunci când statele membre adoptă dispozițiile respective, 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 adoptă și publică, până la 26 noiembrie 2027, dispozițiile necesare pentru a se conforma articolului 9 alineatul (2) literele (j) și (k). Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică dispozițiile respective de la 26 noiembrie 2027.

(3) Statele membre adoptă și publică, până la 26 noiembrie 2028, dispozițiile necesare pentru a se conforma articolului 17. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică dispozițiile respective de la 26 noiembrie 2028.

(4) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 30

Abrogar

(1) Directiva 2006/126/CE se abrogă de la 26 noiembrie 2029, cu excepția articolului 6 alineatul (4) litera (c), care se abrogă de la 26 noiembrie 2027.

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 la prezenta directivă.

(2) Regulamentul (UE) nr. 383/2012 se abrogă de la 26 noiembrie 2029.

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

Articolul 31

Intrare în vigoare

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

Articolul 32

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 22 octombrie 2025.

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președinta	*Președintele*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANEXA I

SPECIFICAȚII STANDARD ȘI DISPOZIȚII PRIVIND PERMISELE DE CONDUCERE ELIBERATE DE STATELE MEMBRE

PARTEA A1: **Specificații generale pentru permisul de conducere fizic**

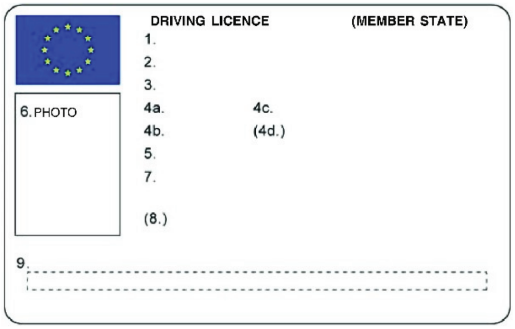
1. Caracteristicile modelului Uniunii pentru cardul de permis de conducere fizic sunt în conformitate cu ISO/IEC 7810.

Cardul se confecționează din policarbonat.

Metodele de testare a caracteristicilor cardurilor permiselor de conducere în scopul asigurării conformității lor cu normele internaționale sunt conforme cu ISO/IEC 10373.

2. Cardul permisului are două fețe și respectă modelul din figura 1.

Fața 1



Fața 2

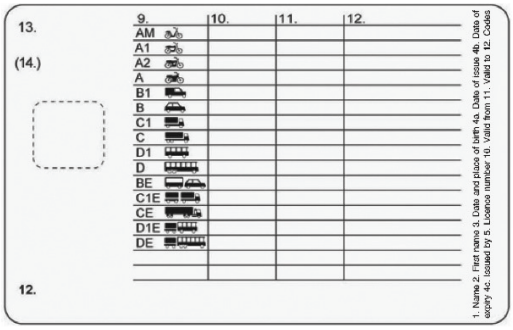


Figura 1: Modelul permisului de conducere din Uniune

Figura 1 text:

1. Nume 2. Prenume 3. Data și locul nașterii 4a. Data eliberării 4b. Data expirării 4c. Eliberat de 5. Numărul permisului 10. Valabil de la 11. Valabil până la 12. Coduri

3. Cardul permisului de conducere afișează următoarele informații prevăzute în partea D:

Fața 1 afișează:

(a) cuvintele „Permis de conducere” imprimate cu caractere mari în limba sau limbile statului membru care eliberează permisul de conducere;

(b) (opțional) numele statului membru emitent;

(c) semnul distinctiv al statului membru emitent, imprimat în negativ într-un dreptunghi albastru și înconjurat de un cerc format din douăsprezece stele galbene, astfel cum se prevede la punctul 1 din partea D;

(d) informații specifice permisului de conducere eliberat (câmpurile 1-9), astfel cum se prevede la punctul 3 din partea D;

(e) cuvintele „Model al Uniunii Europene” în limba sau limbile statului membru emitent și cuvintele „Permis de conducere” în celelalte limbi ale Uniunii Europene, imprimate cu roz, pentru a forma fundalul permisului de conducere, astfel cum se prevede la punctul 2 din partea D.

Fața 2 afișează:

(f) informații specifice categoriilor pentru care este valabil permisul de conducere eliberat (câmpurile 9-12), astfel cum se prevede la punctul 4 din partea D;

(g) informații specifice pentru gestionarea permisului de conducere (câmpurile 13 și 14), astfel cum se prevede la punctul 5 din partea D;

(h) o explicație a următoarelor câmpuri numerotate care apar pe fețele 1 și 2 ale permisului de conducere: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 și 12.

În cazul în care un stat membru dorește să facă inscripționarea într-o altă limbă națională decât următoarele limbi: bulgară, cehă, croată, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, irlandeză, italiană, letonă, lituaniană, malteză, maghiară, olandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă sau suedeză, acesta elaborează o versiune bilingvă a permisului de conducere, utilizând una dintre limbile menționate anterior, fără a aduce atingere celorlalte dispoziții din prezenta anexă.

Pe permisul de conducere se rezervă un spațiu pentru a permite eventuala introducere a unui microcip sau a unui alt dispozitiv informatizat echivalent ori pentru eventuala imprimare a unui cod QR.

Culorile de referință sunt următoarele:

(i) albastru: albastru Pantone reflex;

(ii) galben: galben Pantone.

4. Dispoziții speciale

(a) În cazul în care titularul unui permis de conducere eliberat de un stat membru în conformitate cu prezenta anexă își are reședința obișnuită într-un alt stat membru, acest stat membru din urmă poate înscrie pe permisul de conducere informații care sunt esențiale pentru gestionarea permisului, cu condiția introducerii acestui tip de informații și pe alte permise pe care le eliberează și cu condiția existenței unui spațiu suficient în acest scop.

(b) Statele membre pot adăuga culori sau marcaje, cum ar fi coduri de bare sau simboluri naționale, fără a aduce atingere altor dispoziții ale prezentei anexe. Statele membre informează Comisia cu privire la aceasta.

În contextul recunoașterii reciproce a permiselor de conducere, eventualele coduri de bare nu pot conține alte informații decât cele care se pot citi deja pe permisul de conducere sau care sunt esențiale pentru procesul de eliberare a permisului.

(c) Informațiile înscrise pe cardul permisului de conducere trebuie să poată fi citite cu ochiul liber de către o persoană cu acuitate vizuală medie, folosindu-se caractere cu înălțimea de minimum 5 puncte în cazul câmpurilor 9-12 de pe fața 2.

PARTEA A2: **Specificații împotriva falsificării pentru permisul de conducere fizic**

1. Amenințările la adresa securității fizice a permiselor de conducere includ:

(a) producerea de carduri false, și anume crearea unui obiect nou foarte asemănător cu un document autentic, fie pornind de la zero, fie copiind un document autentic;

(b) modificarea substanțială: schimbarea unei proprietăți a unui documentul autentic, de exemplu prin modificarea unora dintre datele imprimate pe document.

2. Sistemul de protecție împotriva falsificării face parte integrantă din fiecare element al sistemului global de eliberare de permise, inclusiv procedura de solicitare a permisului, transmiterea securizată a datelor, materialul din care este confecționat cardul, tehnica de fabricare, un set minim de diverse elemente de securitate și procesul de personalizare.

3. Materialul folosit pentru permisele de conducere se protejează împotriva falsificării prin folosirea următoarelor tehnici (elemente de securitate obligatorii):

(a) corpul cardului nu trebuie să fie fluorescent când este expus la lumină ultravioletă;

(b) un model de fundal de securitate conceput a fi greu de contrafăcut prin scanare, imprimare sau copiere, folosind imprimarea irizată cu cerneluri multicolore de securitate și imprimare ghioșată pozitivă și negativă. Modelul nu este alcătuit din culorile primare (cyan, magenta, galben sau negru), conține un model complex alcătuit din minimum două culori speciale și include microcaractere;

(c) elemente optice variabile care asigură o protecție adecvată împotriva copierii și falsificării fotografiei;

(d) gravare cu laser;

(e) în zona fotografiei, modelul de siguranță din fundal și fotografia se suprapun cel puțin pe marginea fotografiei (model care se estompează).

4. În plus, materialul folosit pentru permisele de conducere se protejează împotriva falsificării prin folosirea a cel puțin trei dintre următoarele tehnici (elemente de securitate suplimentare):

(a) cerneluri în culori schimbătoare*;

(b) cerneluri termocrome*;

(c) holograme personalizate*;

(d) imagini laser variabile*;

(e) cerneală fluorescentă când e supusă luminii ultraviolete, vizibilă și transparentă;

(f) imprimare irizată;

(g) filigran digital în fundal;

(h) pigmenți infraroșii sau fosforescenți;

(i) caractere, simboluri sau modele palpabile*.

În măsura în care este posibil, se preferă tehnicile indicate cu asterisc, deoarece permit agenților de aplicare a legii să verifice valabilitatea cardului fără mijloace speciale. Statele membre pot introduce și alte elemente de securitate decât cele enumerate la prezentul punct.

PARTEA B: **Specificații pentru microcipurile incluse în permisele de conducere fizice**

1. Microcipul și datele pe care le conține acesta, inclusiv informațiile suplimentare prevăzute de dreptul intern referitor la permisele de conducere, respectă prevederile părții B1.

2. Lista standardelor aplicabile permiselor de conducere cu microcip se găsește în partea B2.

3. Permisele de conducere cu microcip fac obiectul unei proceduri de omologare de tip la nivelul Uniunii în conformitate cu partea B3.

4. După ce au fost respectate toate dispozițiile relevante ale omologării de tip la nivelul Uniunii prevăzute la punctele 1, 2 și 3 cu privire la un permis de conducere cu microcip, statele membre eliberează producătorului sau reprezentantului acestuia un certificat de omologare de tip la nivelul Uniunii.

5. Dacă este necesar, în special în vederea respectării dispozițiilor din prezenta parte, un stat membru poate retrage un certificat de omologare de tip la nivelul Uniunii pe care l-a eliberat.

6. Certificatele de omologare de tip la nivelul Uniunii și avizul de retragere a acestora respectă modelul prezentat în partea B4.

7. Comisia este informată cu privire la toate certificatele de omologare de tip la nivelul Uniunii eliberate sau retrase. În cazul unei retrageri, statul membru care retrage certificatul prezintă o justificare detaliată.

Comisia informează statele membre cu privire la orice retragere a unui certificat de omologare de tip la nivelul Uniunii.

8. Certificatele de omologare de tip la nivelul Uniunii emise de statele membre sunt recunoscute reciproc.

9. În situația în care un stat membru constată că un număr considerabil de permise de conducere cu microcip nu respectă în mod repetat prezenta parte din prezenta anexă, statul membru respectiv informează Comisia cu privire la aceasta. Statul membru indică numărul corespunzător certificatului de omologare de tip la nivelul Uniunii asociat respectivelor permise de conducere și prezintă o descriere a neconformității. Comisia informează fără întârziere celelalte state membre cu privire la faptele care i-au fost comunicate în conformitate cu prezentul punct.

10. Statul membru emitent al permiselor de conducere menționate la punctul 9 cercetează problema fără întârziere și întreprinde acțiunile corective adecvate, inclusiv, dacă este cazul, retragerea certificatului de omologare de tip la nivelul Uniunii.

PARTEA B1: **Cerințe generale pentru permisele de conducere cu microcip**

Cerințele generale pentru permisele de conducere cu microcip descrise în prezenta anexă sunt bazate pe standardele internaționale, în special pe standardele ISO/IEC din seria 18013. Ele acoperă:

(a) specificațiile pentru microcip și structura logică a datelor acestuia;

(b) specificațiile pentru datele armonizate și orice date suplimentare care urmează să fie stocate;

(c) specificațiile privind mecanismele de protecție a datelor pentru datele stocate pe microcip.

Titlul 1

ABREVIERI

Abreviere	Semnificație
AID	Identificator de aplicație (*Application Identifier*)
BAP	Protecție de bază a accesului (*Basic Access Protection*)
DG	Grup de date (*Data Group*)
EAL 4+	Nivel de asigurare a evaluării 4 crescut (*Evaluation Assurance Level 4 Augmented*)
EF	Fișier elementar (*Elementary File*)
EFID	Identificator de fișier elementar (*Elementary File Identifier*)
eMRTD	Documente de călătorie electronice cu citire optică (*Machine Readable Travel Documents*)
ICC	Card cu circuite integrate (*Integrated Circuit Card*)
ISO	Organizația Internațională de Standardizare (*International Organization for Standardization*)
LDS	Structura logică a datelor (*Logical Data Structure*)
PICC	Card de proximitate cu circuite integrate (*Proximity Integrated Circuit Card*)
PIX	Extensia identificatorului exclusiv de aplicație (*Proprietary Application Identifier Extension*)
RID	Identificator de aplicație omologat (*Registered Application Identifier*)
SOd	Obiect de securitate a documentului (*Document Security Object*)

Titlul 2

DATE STOCATE PE MICROCIP

1. Date armonizate obligatorii și facultative privind permisul de conducere

Microcipul stochează datele armonizate legate de permisul de conducere prevăzute în partea D. Dacă un stat membru decide să includă în permisul de conducere date semnalate în partea D ca fiind facultative, aceste date se stochează tot pe microcip.

2. Date suplimentare

Statele membre pot stoca pe microcip date suplimentare prevăzute în dreptul lor intern referitor la permisele de conducere. Statele membre informează Comisia în această privință.

Titlul 3

MICROCIPUL

1. Tipul mediului de stocare

Mediul de stocare a datelor privind permisul de conducere este un microcip cu interfață cu contact, fără contact sau cu o interfață combinată cu contact și fără contact (dual), după cum se specifică la poziția 1 din partea B2.

2. Aplicații

Toate datele de pe microcip se stochează în aplicații. Toate aplicațiile de pe microcip se identifică cu ajutorul unui cod unic denumit „identificator de aplicație” (AID), după cum se specifică la poziția 2 din partea B2.

(a) Aplicația pentru permisul de conducere din Uniune

Datele obligatorii și facultative privind permisul de conducere menționate în partea D se stochează în aplicația specifică pentru permisul de conducere din Uniune. Identificatorul de aplicație pentru aplicația pentru permisul de conducere din Uniune este următorul:

„A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31”,

fiind format din următoarele:

— identificatorul de aplicație omologat (RID) pentru Comisia Europeană: „A0 00 00 04 56”;

— extensia identificatorului exclusiv de aplicație (PIX) pentru aplicația permisului de conducere UE: „45 44 4C 2D 30 31” (EDL-01).

Datele se grupează în grupuri de date (DG) care fac parte dintr-o structură logică a datelor (LDS).

DG se stochează ca fișiere elementare (EF) în aplicația pentru permisul de conducere din Uniune și se protejează în conformitate cu poziția 3 din partea B2.

(b) Alte aplicații

Orice alte date suplimentare se stochează într-una sau mai multe aplicații specifice, diferite față de aplicația pentru permisul de conducere din Uniune. Fiecare astfel de aplicație se identifică printr-un AID unic.

Titlul 4

STRUCTURA LOGICĂ A DATELOR PENTRU MICROCIPURILE DIN APLICAȚIA PENTRU PERMISUL DE CONDUCERE DIN UNIUNE

1. Structura logică a datelor (*Logical Data Structure*)

Datele privind permisul de conducere se stochează pe un microcip într-o structură logică a datelor (LDS), după cum se specifică la poziția 4 din partea B2. În punctul de față se stipulează cerințe suplimentare privind grupurile de date (DG) obligatorii și suplimentare.

Fiecare DG va fi stocat într-un singur EF. Fișierele elementare (EF) care se vor folosi în cadrul aplicației pentru permisul de conducere din Uniune se identifică prin identificatorii de fișier elementar (EFID) și prin identificatorii scurți de fișier elementar, după cum se specifică la poziția 5 din partea B2.

2. Grupuri de date obligatorii

Elementele de date obligatorii și facultative se stochează în următoarele grupuri de date:

DG 1: toate elementele de date obligatorii și facultative afișate pe document, cu excepția imaginilor care prezintă fața și semnătura titularului permisului de conducere;

DG 5: imaginea care prezintă semnătura titularului permisului de conducere;

DG 6: imaginea care prezintă fața titularului permisului de conducere.

Datele din DG 1 se structurează conform specificațiilor de la punctul 6 din prezenta parte și după cum se arată la poziția 6 din partea B2. Datele din DG 5 și DG 6 se stochează în conformitate cu specificațiile de la poziția 7 din partea B2.

3. Grupuri de date suplimentare

Orice elemente de date suplimentare prevăzute de dreptul intern al statelor membre privind permisele de conducere se stochează în următoarele grupuri de date:

DG 2: detalii legate de titularul permisului de conducere, cu excepția datelor biometrice;

DG 3: detalii privind autoritatea emitentă;

DG 4: fotografie tip portret;

DG 7: datele biometrice privind amprenta sau amprentele digitale ale titularului permisului;

DG 11: alte detalii, cum ar fi numele întreg al titularului permisului de conducere în caractere naționale.

Datele din aceste DG se stochează în conformitate cu specificațiile de la poziția 8 din partea B2.

Titlul 5

MECANISME DE PROTECȚIE A DATELOR

Se folosesc mecanisme adecvate pentru validarea autenticității și a integrității microcipului și a datelor stocate pe el și pentru restricționarea accesului la datele referitoare la permisul de conducere.

Datele de pe microcip se protejează conform specificațiilor de la poziția 3 din partea B2. Prezentul titlu precizează cerințele suplimentare care trebuie să fie îndeplinite.

1. Verificarea autenticității

(a) Autentificare pasivă obligatorie

Toate DG stocate în aplicația pentru permisul de conducere din Uniune se protejează prin autentificare pasivă.

Datele referitoare la autentificarea pasivă sunt în conformitate cu cerințele specificate la poziția 9 din partea B2.

(b) Autentificare activă opțională

Mecanismele de autentificare activă opțională se aplică pentru a se asigura că microcipul original nu a fost înlocuit.

2. Restricționarea accesului

(a) Protecție obligatorie de bază a accesului

Mecanismul de protecție de bază a accesului (BAP) se aplică tuturor datelor incluse în aplicația pentru permisul de conducere UE. În interesul interoperabilității cu sistemele existente, cum sunt cele care utilizează documentele de călătorie electronice care pot fi citite automat (eMRTD), este obligatorie folosirea zonei de citire optică (*Machine Readable Zone* – MRZ) cu linie unică, după cum se menționează la poziția 10 din partea B2.

Cheia documentului (Kdoc) folosită pentru accesarea microcipului este generată de zona de citire optică cu linie unică (MRZ), care poate fi introdusă fie manual, fie cu ajutorul unui cititor de recunoaștere optică a caracterelor (*Optical Character Recognition* – OCR). Se aplică configurația BAP 1 definită pentru o MRZ cu linie unică astfel cum se specifică la poziția 10 din partea B2.

(b) Controlul accesului extins condiționat

În cazul în care pe microcip sunt stocate date cu caracter personal de tipul celor menționate la articolul 9 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2016/679, accesul la aceste date se protejează prin măsuri suplimentare.

Mecanismele de control al accesului extins sunt în conformitate cu specificațiile de la poziția 11 din partea B2.

(c) Infrastructura de chei publice (*Public Key Infrastructure* – PKI) pentru permisele de conducere cu microcip

Statele membre stabilesc condițiile necesare la nivel național pentru gestionarea cheilor publice, în conformitate cu anexa A la standardul ISO/IEC 18013_3.

Titlul 6

PREZENTAREA DATELOR

1. Formatarea datelor în DG 1

<table>
<tr><th>Cod</th><th>L</th><th colspan="6">Valoare</th><th>Codificare</th><th>O/F</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="6">Elemente de date din cadrul DG1 (imbricate)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Cod</td><td>L</td><td colspan="4">Valoare</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="4">Numărul omologării de tip</td><td>ans</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="4">Obiect de date construit cu elementele de date demografice</td><td></td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Cod</td><td>L</td><td colspan="2">Valoare</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td colspan="2">Statul membru emitent</td><td>a3</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td colspan="2">Numele titularului</td><td>as</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td colspan="2">Prenumele titularului</td><td>as</td><td>O</td></tr>
</table>

Cod	L	Valoare					Codificare	O/F
				5F 06	4	Data nașterii (zzllaaaa)	n8	O
				5F 07	V	Locul nașterii	ans	O
				5F 08	3	Cetățenia	a3	F
				5F 09	1	Sex	M/F/U	F
				5F 0A	4	Data eliberării permisului de conducere (zzllaaaa)	n8	O
				5F 0B	4	Data expirării permisului de conducere (zzllaaaa)	n8	O
				5F 0C	V	Autoritatea emitentă	ans	O
				5F 0D	V	Numărul administrativ (diferit de numărul documentului)	ans	F
				5F 0E	V	Numărul documentului	an	O
				5F 0F	V	Reședința permanentă sau adresa poștală	ans	F
		7F 63	V	Obiect de date construit cu categoriile de vehicule/restricții/condiții				O
				Cod	L	Valoare (codificată conform definiției de mai jos)		
				02	1	(210) Numărul de categorii/restricții/condiții	N	O
				87	V	Categorie/restricție/condiție	ans	O
				87	V	Categorie/restricție/condiție	ans	F
				…	…	…	…	…
				87	V	Categorie/restricție/condiție	ans	F

2. Formatul înregistrării logice

Categoriile privind vehiculele, restricțiile sau condițiile se compilează într-un obiect de date care urmează structura specificată în tabelul următor:

Codul categoriei de vehicule	Data eliberării	Data expirării	Cod	Siglă	Valoare

unde:

(a) codurile categoriilor de vehicule se prezintă conform definițiilor de la articolul 6 (de exemplu AM, A1, A2, A, B1, B etc.);

(b) data eliberării se prezintă în formatul ZZLLAAAA (ziua din două cifre urmată de luna din două cifre urmată de anul din patru cifre) pentru categoria de vehicule;

(c) data expirării se prezintă în formatul ZZLLAAAA (ziua din două cifre urmată de luna din două cifre urmată de anul din patru cifre) pentru categoria de vehicule;

(d) codul, sigla și valoarea se referă la informații suplimentare sau la restricții legate de categoria de vehicule sau de șofer.

PARTEA B2: **Lista standardelor aplicabile în cazul permiselor de conducere care conțin un mediu de stocare**

Poziția	Obiect	Cerință	Se aplică pentru
1	Interfața, organizarea și comenzile mediului de stocare	Standardele din seriile ISO/IEC 7816 (cu contact), ISO/IEC 14443 (fără contact) conform ISO/IEC 18013-2:2008, anexa C	Partea B1, punctul 3.(1)
2	Identificator de aplicație	ISO/IEC 7816-5:2004	Partea B1, punctul 3.(2)
3	Mecanisme de protecție a datelor	ISO/IEC 18013-3:2009	Partea B1, punctul 3.(2) litera (a) Partea B1, punctul 5
4	Structura logică a datelor	ISO/IEC 18013-2:2008	Partea B1, punctul 4.(1)
5	Identificatori de fișier elementar	ISO/IEC 18013-2:2008 tabelul C.2	Partea B1, punctul 4.(1)
6	Prezentarea datelor pentru DG 1	ISO/IEC 18013-2:2008, anexa C.3.8	Partea B1, punctul 4.(2) Partea B1, punctul 6.(1)
7	Prezentarea datelor obligatorii pentru DG 5 și DG 6	ISO/IEC 18013-2:2008, anexa C.6.6 și anexa C.6.7, imaginea feței și imaginea semnăturii trebuie să fie în format JPEG sau JPEG2000	Partea B1, punctul 4.(2)
8	Prezentarea datelor facultative și suplimentare	ISO/IEC 18013-2:2008, anexa C	Partea B1, punctul 4.(3)
9	Autentificare pasivă	ISO/IEC 18013-3:2009, secțiunea 8.1, datele vor fi stocate în EF.SOd (obiectul de securitate a documentului) în LDS	Partea B1, punctul 5.(1) litera (a)
10	Restricționarea de bază a accesului	ISO/IEC 18013-3:2009 și amendamentul 1 la acesta	Partea B1, punctul 5.(2) litera (a)
	Configurarea restricționării de bază a accesului	ISO/IEC 18013-3:2009, anexa B.8	
11	Restricționarea extinsă a accesului	Orientările tehnice TR-03110 intitulate *Advanced Security Mechanisms for Machine Readable Travel Documents – Extended Access Control* (EAC) („Mecanisme de securitate avansate pentru documentele de călătorie care pot fi citite automat – Control extins al accesului"), versiunea 1.11	Partea B1, punctul 5.(2) litera (b)
12	Metode de testare	ISO/IEC 18013-4:2011	Partea B3, punctul 1
13	Certificatul de securitate	Nivel de asigurare a evaluării 4 crescut (EAL 4+) sau echivalentul acestuia	Partea B3, punctul 2
14	Certificatul funcțional	Testare carduri cu circuite integrate conform standardelor din seria ISO/IEC 10373	Partea B3, punctul 3

PARTEA B3 **: Procedura pentru omologarea de tip la nivelul Uniunii a permiselor de conducere cu microcip**

Titlul 1

DISPOZIȚII GENERALE

Producătorii care solicită omologarea de tip la nivelul Uniunii a permiselor de conducere cu microcip trebuie să prezinte un certificat de securitate și un certificat funcțional.

Orice modificare avută în vedere în legătură cu procesul de producție, inclusiv a oricărui software, se notifică în prealabil autorității care a emis omologarea de tip la nivelul Uniunii. Autoritatea poate solicita informații și teste suplimentare înainte de a aproba modificarea.

Testele se efectuează în conformitate cu metodele descrise la poziția 12 din partea B2.

Titlul 2

CERTIFICATUL DE SECURITATE

În ceea ce privește evaluarea securității, microcipurile care urmează să fie încorporate în permisele de conducere se evaluează în conformitate cu criteriile stabilite la poziția 13 din partea B2.

Certificatul de securitate se eliberează doar după evaluarea pozitivă a capacității microcipului de a face față încercărilor de a distruge sau a modifica datele pe care le conține.

Titlul 3

CERTIFICATUL FUNCȚIONAL

Evaluarea funcțională a permiselor de conducere cu microcip se testează în laborator conform criteriilor specificate la poziția 14 din partea B2.

Statele membre care încorporează microcipuri în permisele de conducere se asigură că sunt respectate standardele funcționale și cerințele relevante din partea B1.

Producătorului i se eliberează un certificat funcțional în cazul în care sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

(a) există un certificat de securitate valabil pentru microcip;

(b) s-a demonstrat conformitatea cu cerințele din partea B2; și

(c) testele funcționale au fost trecute cu succes.

Autoritatea relevantă din statul membru este responsabilă de emiterea certificatului funcțional. Pe certificatul funcțional figurează identitatea autorității emitente, identitatea solicitantului, identificarea microcipului și o listă detaliată a testelor și a rezultatelor acestora.

Titlul 4

CERTIFICATUL DE OMOLOGARE DE TIP LA NIVELUL UNIUNII

1. Modelul certificatului

Statele membre eliberează certificatul de omologare de tip la nivelul Uniunii la prezentarea certificatului de securitate și a celui funcțional, astfel cum se prevede în prezenta anexă. Certificatele de omologare de tip la nivelul Uniunii sunt în conformitate cu modelul din partea B4.

2. Sistemul de numerotare

Sistemul de numerotare pentru omologarea de tip la nivelul Uniunii se compune din:

(a) litera „e” urmată de cifra de mai jos care identifică statul membru care a acordat omologarea de tip la nivelul Uniunii:

1 pentru Germania;

2 pentru Franța;

3 pentru Italia;

4 pentru Țările de Jos;

5 pentru Suedia;

6 pentru Belgia;

7 pentru Ungaria;

8 pentru Cehia;

9 pentru Spania;

12 pentru Austria;

13 pentru Luxemburg;

17 pentru Finlanda;

18 pentru Danemarca;

19 pentru România;

20 pentru Polonia;

21 pentru Portugalia;

23 pentru Grecia;

24 pentru Irlanda;

25 pentru Croația;

26 pentru Slovenia;

27 pentru Slovacia;

29 pentru Estonia;

32 pentru Letonia;

34 pentru Bulgaria;

36 pentru Lituania;

49 pentru Cipru;

50 pentru Malta;

(b) literele „DL” precedate de o cratimă și urmate de două cifre care indică numărul secvențial atribuit prezentei anexe sau ultimei modificări tehnice majore aduse prezentei anexe. Numărul secvențial al prezentei anexe este 00;

(c) un număr de identificare unic pentru omologarea de tip la nivelul Uniunii atribuit de statul membru emitent.

Exemplu de sistem de numerotare pentru omologarea de tip la nivelul Uniunii: „e50-DL00 12345”.

Numărul omologării se stochează pe microcip în DG 1 pentru fiecare permis de conducere cu astfel de microcip.

PARTEA B4: **Model pentru certificatul de omologare de tip la nivelul Uniunii a permiselor de conducere cu microcip**

Denumirea autorității competente: …

Notificare privind (*):

— omologarea □

— retragerea omologării □

unui permis de conducere din Uniune care conține un microcip

Nr. de omologare: …

1. Firma producătoare sau marca: …

2. Denumirea modelului: …

3. Numele producătorului sau al reprezentanților acestuia, unde este cazul: …

…

4. Adresa producătorului sau a reprezentanților acestuia, unde este cazul: …

…

5. Rapoartele testelor de laborator:

5.1 Certificat de securitate nr.: … Data: …

Eliberat de: …

5.2 Certificat funcțional nr.: … Data: …

Eliberat de: …

6. Data omologării: …

7. Data retragerii omologării: …

8. Locul: …

9. Data: …

10. Documente descriptive anexate: …

11. Semnătura: …

(*) A se bifa căsuța corespunzătoare.

PARTEA C: **Specificații pentru permisul de conducere mobil**

1. În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014, portofelele europene pentru identitatea digitală oferă persoanelor autorizate cel puțin următoarele funcții:

   (a) extragerea și stocarea datelor care permit dovedirea dreptului de a conduce al unei persoane;

   (b) afișarea și transferul datelor enumerate la litera (a).

2. Permisele de conducere mobile și alte sisteme relevante respectă standardul ISO/IEC 18013-5 privind permisele de conducere mobile și Regulamentul (UE) nr. 910/2014.

3. În sensul prezentei anexe, titularul unui permis de conducere mobil eliberat în conformitate cu prezenta directivă este considerat utilizator autorizat numai în cazul în care titularul este identificat ca atare.

4. Statele membre permit ca titularului de permis de conducere să i se elibereze un permis de conducere mobil în portofelul european pentru identitatea digitală al respectivului titular.

Portofelul european pentru identitatea digitală care conține permisul de conducere mobil permite, în mod automat sau la cerere, actualizarea sau reeliberarea permisului de conducere mobil.

Portofelele europene pentru identitatea digitală permit titularului unui permis de conducere mobil să afișeze sau să transmită unui terț toate datele conținute în permisul de conducere mobil sau o parte din aceste date. Autoritățile competente ale statelor membre sunt autorizate să lanseze o interogare către portofelele europene pentru identitatea digitală vizând datele conținute în permisele de conducere mobile pentru a putea stabili drepturile de conducere ale titularului permisului de conducere în cauză (verificare).

Informațiile transmise direct din atestarea electronică a permisului de conducere mobil stocat în portofelul european pentru identitatea digitală permit autorităților competente să stabilească drepturile de conducere ale titularului permisului de conducere mobil (verificare), inclusiv eventualele restricții aplicabile în Uniune sau pe teritoriul unui stat membru. Statele membre nu consideră că un permis de conducere mobil este valabil atunci când acesta a expirat sau a fost revocat. În cazul în care un stat membru decide să revoce un permis de conducere mobil, acesta introduce informații cu privire la respectiva decizie pe o listă de revocare gestionată de statul membru respectiv sau le face accesibile altor state membre în scopul unei verificări de o altă manieră, cu titlu gratuit și în mod funcțional. Un stat membru care aplică decăderea din dreptul de a conduce autovehicule, dacă este diferit de statul membru emitent, notifică acestuia imediat acest lucru.

PARTEA D: **Date care trebuie incluse în permisul de conducere din Uniune**

1. Semnele distinctive ale statelor membre care eliberează permisul de conducere sunt următoarele:

B: Belgia

BG: Bulgaria

CZ: Cehia

DK: Danemarca

D: Germania

EST: Estonia

GR: Grecia

E: Spania

F: Franța

HR: Croația

IRL: Irlanda

I: Italia

CY: Cipru

LV: Letonia

LT: Lituania

L: Luxemburg

H: Ungaria

M: Malta

NL: Țările de Jos

A: Austria

PL: Polonia

P: Portugalia

RO: România

SLO: Slovenia

SK: Slovacia

FIN: Finlanda

S: Suedia

2. Cuvintele „permis de conducere” care se imprimă pe permisele de conducere în limba (limbile) statelor membre sunt următoarele:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conducere

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort.

3. Informațiile caracteristice permisului de conducere individual eliberat sunt următoarele:

Câmp	Informații
1	numele titularului
2	prenumele titularului
3	data și locul nașterii
4a	data eliberării permisului de conducere
4b	data expirării permisului de conducere
4c	denumirea autorității emitente
4d	(facultativ) un număr diferit de cel din câmpul 5, în scopuri administrative
5	numărul permisului de conducere
6	fotografia titularului
7	semnătura titularului
8	(facultativ) reședința permanentă sau adresa poștală a titularului
9	categoria (categoriile) de vehicule pe care titularul are dreptul să le conducă (categoriile naționale sunt imprimate cu un alt tip de caractere decât cel folosit pentru categoriile armonizate)

4. Informațiile specifice categoriilor pentru care se eliberează permisul de conducere sunt următoarele:

Câmp	Informații
9	categoria (categoriile) de vehicule pe care titularul are dreptul să le conducă (categoriile naționale sunt imprimate cu un alt tip de caractere decât cel folosit pentru categoriile armonizate)
10	data primei eliberări pentru fiecare categorie, dacă este disponibilă (această dată trebuie să fie retranscrisă pe noul permis de conducere cu ocazia înlocuirilor sau schimbărilor ulterioare); fiecare câmp al datei se completează cu două cifre, în ordinea următoare: ziua.luna.anul (ZZ.LL.AA)
11	data expirării pentru fiecare categorie; fiecare câmp al datei se completează cu două cifre, în ordinea următoare: ziua.luna.anul (ZZ.LL.AA)
12	informații suplimentare/restricții, în formă codificată, în dreptul categoriei vizate, astfel cum se specifică în partea E

În cazul în care un cod specificat în partea E se aplică tuturor categoriilor pentru care se eliberează permisul de conducere, acesta se poate imprima în câmpurile 9, 10 și 11.

5. Informațiile specifice pentru gestionarea permisului de conducere eliberat sunt următoarele:

Câmp	Informații
13	(facultativ) inscripționarea de către statul membru gazdă, în cadrul punerii în aplicare a punctului 4 litera (a) din partea A1, a informațiilor esențiale pentru gestionarea permisului de conducere;
14	(facultativ) inscripționarea de către statul membru emitent a informațiilor esențiale pentru gestionarea acestuia sau legate de siguranța rutieră; aceste informații pot include, în special, orice anulare, retragere, suspendare sau orice restricție, de exemplu, limitată la anumite categorii sau la teritoriul anumitor state membre, a dreptului unui conducător auto de a conduce vehicule cu motor, a permisului de conducere sau a recunoașterii valabilității acestuia. În cazul în care informațiile sunt legate de una dintre rubricile definite în prezenta anexă, acestea sunt precedate de numărul câmpului respectiv. Cu acordul scris al titularului, se pot adăuga în acest câmp informații care nu sunt legate de gestionarea permisului de conducere sau de siguranța rutieră; această adăugare nu modifică în niciun fel utilizarea exemplarului ca permis de conducere.

PARTEA E: **Coduri ale Uniunii și coduri naționale**

Codurile 01 până la 99 sunt coduri armonizate ale Uniunii Europene

Titlul 1

CONDUCĂTOR AUTO (considerente medicale)

01		Corectarea și/sau protejarea vederii
	01.01.	Ochelari
	01.02.	Lentilă (lentile) de contact
	01.05.	Acoperitoare pentru ochi
	01.06.	Ochelari sau lentile de contact
	01.07.	Dispozitive optice specifice
02		Proteze auditive/dispozitiv ajutător pentru comunicare
03		Proteze/orteze ale membrelor
	03.01.	Proteze/orteze ale membrelor superioare
	03.02.	Proteze/orteze ale membrelor inferioare

Titlul 2

ADAPTĂRI ALE VEHICULULUI

10		Transmisie modificată
	10.02.	Selectarea automată a treptei de viteză
	10.04.	Levierul schimbătorului de viteze adaptat
15		Ambreiaj modificat
	15.01.	Pedală de ambreiaj adaptată
	15.02.	Ambreiaj manual
	15.03.	Ambreiaj automat
	15.04.	Măsuri pentru a preveni obstrucționarea sau acționarea pedalei de ambreiaj
20		Sistem de frânare modificat
	20.01.	Pedală de frână adaptată
	20.03.	Pedală de frână adaptată pentru piciorul stâng
	20.04.	Pedală de frână prin talpă
	20.05.	Pedală de frână înclinată
	20.06.	Frână de serviciu manuală (adaptată)
	20.07.	Utilizare a frânei de serviciu cu o forță maximă de … N [1] [de exemplu: „20.07(300N)”]
	20.09.	Frână de parcare adaptată
	20.12.	Separare înainte de pedala de frână/cu pedala la podea/cu pedala de frână detașată
	20.13.	Frână acționată cu genunchiul
	20.14.	Frână de serviciu acționată electronic
25		Sisteme de accelerare modificate
	25.01.	Pedală de accelerație adaptată
	25.03.	Pedală de accelerație înclinată
	25.04.	Pedală de accelerație acționată manual
	25.05.	Pedală de accelerație acționată cu genunchiul

	25.06.	Servoaccelerații (electronice, pneumatice etc.)
	25.08.	Pedală de accelerație plasată în stânga
	25.09.	Separare înainte de pedala de accelerație/cu pedala la podea/cu pedala de accelerație detașată
31		Adaptări și protecții pedale
	31.01.	Set suplimentar de pedale paralele
	31.02.	Pedale la (sau aproape la) același nivel
	31.03.	Protecție la obstrucționarea sau acționarea pedalelor de accelerație și frână atunci când acestea nu sunt acționate cu piciorul
	31.04.	Podea înălțată
32		Sisteme de accelerație și frână de serviciu combinate
	32.01.	Accelerație și frână de serviciu ca sistem combinat acționat cu un braț
	32.02.	Accelerație și frână de serviciu ca sistem servo combinat
33		Sisteme de accelerație, frână de serviciu și direcție combinate
	33.01.	Accelerația, frâna de serviciu și direcția ca sisteme combinate servo acționate cu o mână
	33.02.	Accelerația, frâna de serviciu și direcția ca sisteme combinate servo acționate cu două mâini
35		Dispozitive de comandă adaptate (comutatoare pentru faruri, ștergător și spălător de parbriz, claxon, semnalizatoare etc.)
	35.02.	Dispozitive de comandă care pot fi acționate fără eliberarea volanului
	35.03.	Dispozitive de comandă care pot fi acționate cu mâna stângă fără eliberarea volanului
	35.04.	Dispozitive de comandă care pot fi acționate cu mâna dreaptă fără eliberarea volanului
	35.05.	Dispozitive de comandă care pot fi acționate fără eliberarea volanului sau a comenzilor de accelerație sau de frână combinate
40		Direcție modificată
	40.01.	Utilizare a direcției cu o forță maximă de … N [1] [de exemplu „40.01(140N)”]
	40.05.	Volan ajustat (volan mai gros/mai subțire; volan cu diametru redus etc.)
	40.06.	Volan cu basculare
	40.09.	Acționare a direcției cu piciorul
	40.11.	Mâner la volan

	40.14.	Sistem de direcție adaptat alternativ acționat cu un braț
	40.15.	Sistem de direcție adaptat alternativ acționat cu două brațe
42		Oglindă (oglinzi) retrovizoare modificată (modificate)
	42.01.	Oglindă retrovizoare adaptată
	42.03.	Oglindă retrovizoare interioară suplimentară pentru observarea traficului
	42.05.	Oglindă retrovizoare de unghi mort
43		Poziția scaunului pentru conducătorul auto
	43.01.	Scaun pentru conducător cu înălțime adecvată pentru vizibilitate și la distanță normală față de volan și pedale
	43.02.	Scaun pentru conducător adaptat la forma corpului
	43.03.	Scaunul conducătorului auto cu suport lateral pentru stabilitate bună
	43.04.	Scaunul conducătorului auto cu rezemătoare pentru braț
	43.06.	Centură de siguranță adaptată
	43.07.	Centură de siguranță de tip ham
44		Modificări ale motocicletelor (utilizarea subcodurilor este obligatorie)
	44.01.	Frână cu comandă unică
	44.02.	Frână de mână adaptată pentru roata din față
	44.03.	Frână de mână adaptată pentru roata din spate
	44.04.	Manetă de accelerație adaptată
	44.08.	Înălțimea scaunului permite conducătorului, în poziția șezând, să aibă în același timp ambele picioare pe suprafața drumului.
	44.09.	Forța maximă cu care se poate aplica frâna pe roata din față … N [1] [de exemplu „44.09 (140N)”]
	44.10.	Forța maximă cu care se poate aplica frâna pe roata din spate … N [1] [de exemplu „44.10 (240N)”]
	44.11.	Rezemătoare pentru picioare adaptată
	44.12.	Manetă adaptată
45		Numai motocicletă cu ataș
46		Numai tricicluri
47		Limitat la vehiculele cu mai mult de două roți care nu necesită poziția de echilibru a conducătorului auto la pornire, oprire și stat în picioare

50		Limitat la un anumit vehicul/un anumit număr de șasiu (numărul de identificare al vehiculului, VIN)

Litere utilizate în combinație cu codurile 01-44 pentru specificații suplimentare:

a stânga

b dreapta

c mână

d picior

e mijloc

f braț

g degetul mare

([1]) Aceasta indică forța, în newtoni, pe care conducătorul auto o poate exercita sau trebuie să o exercite pentru a opera sistemul.

Titlul 3

CODURI PENTRU UTILIZARE LIMITATĂ

60		Echivalări opționale (utilizarea subcodurilor este obligatorie)
	60.01.	Titularul unui permis de conducere pentru categoria B care are vârsta de cel puțin 21 de ani poate conduce tricicluri motorizate a căror putere depășește 15 kW
	60.02.	Titularul unui permis de conducere pentru categoria B poate conduce motociclete din categoria A1
	60.03.	Titularul unui permis de conducere pentru categoria B1 poate conduce numai vehicule a căror masă maximă nu depășește 2 500 kg și a căror viteză maximă este limitată tehnic la 45 km/h
61		Limitare la călătorii pe timp de zi (de exemplu: între o oră după de răsăritul soarelui și o oră înainte apusul soarelui)
62		Limitare la călătorii pe o rază de … km de la domiciliul titularului sau doar în interiorul orașului/regiunii
63		Conducere fără pasageri
64		Limitare la călătorii cu o viteză de maximum … km/h
65		Conducere autorizată doar în prezența unui însoțitor care posedă permis de conducere de categorie cel puțin echivalentă, cu excepția cazului în care situația este acoperită de codul 98.02
66		Fără remorcă
67		Nu este permisă conducerea pe autostrăzi
68		Nu este permis consumul de alcool
69		Restricționat la conducerea vehiculelor echipate cu un etilotest antidemaraj în conformitate cu EN 50436. Indicarea unei date de expirare este facultativă [de exemplu „69” sau „69 (01.01.2016)”]

Titlul 4

ASPECTE ADMINISTRATIVE

70		Schimbarea permisului de conducere nr. … eliberat de … (semn distinctiv al UE, de exemplu „70.0123456789.NL” sau al ONU în cazul unei țări terțe, de exemplu „70.0123456789.NO”)
71		Duplicatul permisului de conducere nr. … (semn distinctiv al UE, de exemplu „71.987654321.HR” sau al ONU în cazul unei țări terțe, de exemplu „71.987654321.UK”)
72		Schimbarea permisului de conducere nr. … eliberat de … [semn distinctiv al ONU în cazul unei țări terțe care face obiectul unei decizii de punere în aplicare în temeiul articolului 15 alineatul (7), de exemplu „72.0123456789.USA”]
73		Limitat la vehiculele din categoria B de tip cvadriciclu motorizat (B1)
78		Limitat la vehiculele cu schimbător de viteze automat
79		Limitat la vehiculele care respectă specificațiile indicate în paranteze sau specificate printr-un subcod, în vederea aplicării articolului 21 din prezenta directivă
	79.01.	Limitat la vehicule cu două roți, cu sau fără ataș
	79.02.	Limitat la vehiculele din categoria AM cu trei roți sau de tip cvadriciclu ușor
	79.03.	Limitat la tricicluri
	79.04.	Limitat la tricicluri la care se atașează o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg
	79.05.	Motocicletă din categoria A1 cu un raport putere/masă mai mare de 0,1 kW/kg
	79.06.	Vehicul din categoria BE în cazul căruia masa maximă autorizată a remorcii depășește 3 500 kg
80		Limitat la titularii unui permis de conducere pentru un vehicul din categoria A de tip triciclu motorizat, care nu au împlinit 24 de ani
81		Limitat la titularii unui permis de conducere pentru un vehicul din categoria A de tip motocicletă cu două roți, care nu au împlinit 21 de ani
95		Conducător auto deținător de CCP care îndeplinește obligația de aptitudine profesională prevăzută în Directiva (UE) 2022/2561 până la … [de exemplu „95(01.01.2028)”]
96		Coduri utilizate pentru indicarea autorizării ca urmare a unei formări suplimentare pe categorii
	96	Vehicule din categoria B la care se atașează o remorcă cu o masă maximă autorizată de peste 750 kg, atunci când masa maximă autorizată a unei astfel de combinații depășește 3 500 kg, dar nu este mai mare de 4 250 kg
	96.01.	Vehicul de urgență condus în scopul căruia îi este destinat cu un permis de conducere pentru categoria B, cu o masă maximă autorizată mai mare de 3 500 kg, dar care nu depășește 5 000 kg, incluzând masa unei remorci, dacă este utilizat ca ansamblu de vehicule

	96.02.	Autorulotă condusă cu permis de conducere pentru categoria B, cu o masă maximă autorizată mai mare de 3 500 kg, dar care nu depășește 4 250 kg sau care, împreună cu o remorcă, nu depășește 5 000 kg
	96.03.	Vehicul alimentat cu combustibili alternativi la care se atașează o remorcă, atunci când masa maximă autorizată a unui astfel de ansamblu depășește 4 250 kg, dar nu este mai mare de 5 000 kg
97		Nu are dreptul de a conduce un vehicul din categoria C1 care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 165/2014
98		Coduri utilizate în sensul articolelor 17 și 18 (utilizarea subcodurilor este obligatorie)
	98.01.	Conducătorul auto este considerat conducător auto începător și trebuie să respecte condițiile aplicabile în perioada de probă. În cazul schimbării, al reînnoirii sau al înlocuirii permisului, codul se completează cu data de încheiere a perioadei de probă care a fost înregistrată inițial (de exemplu, 98.01.13.04.2028)
	98.02.	Titularul trebuie să respecte condițiile regimului de conducere însoțită până la împlinirea vârstei de 18 ani

Codurile 100 și peste sunt coduri naționale valabile doar pentru conducere pe teritoriul statului membru emitent.

ANEXA II

CERINȚE MINIME PENTRU TESTELE DE CONDUCERE ȘI CUNOȘTINȚELE, APTITUDINILE ȘI COMPORTAMENTUL NECESARE PENTRU CONDUCEREA UNUI VEHICUL CU MOTOR

Partea I

CERINȚE MINIME PENTRU TESTELE DE CONDUCERE

Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că solicitanții permiselor de conducere au cunoștințele, aptitudinile și comportamentul necesare pentru conducerea unui vehicul cu motor. Examinările introduse în acest sens trebuie să fie alcătuite din:

(a) un test teoretic;

(b) după promovarea testului teoretic, un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

Condițiile în care se desfășoară aceste teste sunt stabilite în continuare.

Titlul A

TESTUL TEORETIC

1. Forma

Forma se alege astfel încât să existe siguranța că solicitantul are cunoștințele necesare cu privire la subiectele enumerate la punctele 2, 3 și 4.

Orice solicitant al unui permis de conducere de o anumită categorie care a promovat testul teoretic pentru un permis de conducere dintr-o altă categorie poate fi scutit de dispozițiile comune prevăzute la punctele 2, 3 și 4.

Statele membre pot scuti solicitanții de întrebările referitoare la cunoștințele de bază privind acordarea primului ajutor, astfel cum se menționează la punctul 2 litera (e), în cazul în care solicitantul a urmat un curs practic certificat de prim ajutor, care să includă resuscitarea cardiopulmonară, în orice moment înainte de susținerea testului de aptitudini și comportament.

2. Conținutul testului teoretic pentru toate categoriile de vehicule

Se adresează întrebări referitoare la toate punctele enumerate mai jos, conținutul și forma întrebărilor fiind lăsate la latitudinea fiecărui stat membru:

(a) normele de circulație rutieră, în special cu privire la indicatoare, marcaje și semnalizatoare rutiere, prioritate și limite de viteză;

(b) conducătorul auto:

(i) importanța vigilenței și a atitudinii față de alți participanți la trafic, inclusiv față de utilizatorii mijloacelor de micromobilitate;

(ii) percepția generală, inclusiv perceperea pericolelor, capacitatea de evaluare a situației și de luare a deciziilor, în special timpul de reacție, precum și modificări în comportamentul conducătorului auto sub influența alcoolului, a drogurilor sau a medicamentelor, a stărilor emoționale sau a oboselii;

(iii) impactul utilizării telefoanelor mobile sau a altor dispozitive electronice în timpul condusului asupra riscului de distragere a atenției și consecințele asupra securității;

(c) drumul:

(i) cele mai importante principii privind respectarea distanței de siguranță între vehicule, distanțele de frânare și controlul vehiculului în diferite condiții meteorologice și de drum, în special în condiții de zăpadă și pe drumuri alunecoase;

(ii) factori de risc principali la conducerea vehiculului în diferite condiții de drum, inclusiv perceperea și anticiparea pericolelor, în special atunci când acestea se modifică în funcție de vreme și de perioada de zi sau de noapte;

(iii) caracteristicile diferitelor tipuri de drum și cerințele legale aferente;

(iv) adaptarea comportamentului la caracteristicile drumului, în special pentru a asigura conducerea prudentă în tunelurile rutiere, precum și la urcarea rampelor și la coborârea pantelor;

(v) detectarea unghiurilor moarte;

(d) alți participanți la trafic:

(i) factori de risc specifici legați de lipsa de experiență a altor participanți la trafic, în special a participanților la trafic vulnerabili, care se bucură de un grad mai scăzut de protecție în trafic față de utilizatorii autovehiculelor și care sunt expuși direct la forța impactului. Această categorie cuprinde copiii, pietonii, bicicliștii, utilizatorii de vehicule motorizate cu două roți, utilizatorii de dispozitive de mobilitate personală și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate ori capacitate de orientare reduse;

(ii) riscurile inerente circulației diferitelor tipuri de vehicule, a interacțiunii cu acestea și conducerii lor, riscuri care variază în funcție de masa acestora, de dimensiunea acestora și de câmpul vizual al conducătorilor acestora, inclusiv vehicule cu sisteme avansate de asistență pentru conducătorii auto și cu sisteme de conducere automatizată;

(iii) utilizarea adecvată și la timp a indicatoarelor de direcție;

(e) norme și reglementări generale și diverse:

(i) norme privind documentele administrative necesare pentru utilizarea vehiculelor;

(ii) norme generale care precizează modul în care trebuie să se comporte conducătorul auto în caz de accident (instalarea dispozitivelor de semnalizare și semnalarea incidentului), inclusiv norme privind comportamentul în cazul în care un vehicul de urgență se apropie și ce trebuie făcut la locul unei coliziuni, precum și măsurile pe care conducătorul auto le poate lua pentru a veni în ajutorul victimelor accidentelor rutiere, dacă este necesar, inclusiv cunoștințe elementare de prim ajutor, mai ales de resuscitare cardiopulmonară;

(iii) factori de siguranță privind vehiculul, capacitatea de sarcină utilă a acestuia și persoanele transportate;

(iv) cunoașterea aspectelor legate de siguranță referitoare la vehiculele alimentate cu combustibili alternativi;

(f) măsuri de precauție care trebuie luate la părăsirea vehiculului, inclusiv asigurarea faptului că ușa vehiculului poate fi deschisă în condiții de siguranță și că deschiderea ei nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității;

(g) aspecte mecanice cu impact asupra siguranței rutiere: solicitanții trebuie să fie capabili să depisteze defecțiunile obișnuite, în special cele legate de sistemele de direcție, de suspensie și de frânare, pneuri, lumini și indicatoare de direcție, catadioptri, oglinzi retrovizoare, parbriz și ștergătoare, de sistemul de eșapament, de centurile de siguranță și de dispozitivele de avertizare sonoră;

(h) echipamentele de siguranță ale vehiculelor și, în special, folosirea centurilor de siguranță, a tetierelor și a echipamentelor de siguranță pentru copii;

(i) încărcarea vehiculelor electrice;

(j) normele și aspectele care privesc utilizarea vehiculului în relație cu protejarea mediului înconjurător, inclusiv în ceea ce privește vehiculele electrice: utilizarea adecvată a dispozitivelor de avertizare sonoră, consumul moderat de carburant sau energie, limitarea emisiilor (gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și microparticule generate de uzura pneurilor, a frânelor și a șoselelor etc.);

(k) avantajele, limitările și riscurile asociate sistemelor avansate de asistență pentru conducătorii auto și sistemelor automatizate de conducere; importanța diferențelor dintre aceste sisteme și a utilizării lor în condiții de siguranță, precum și interacțiunea lor cu conducătorul auto, obligațiile conducătorului auto și modul în care sistemele pot afecta vigilența conducătorului auto și comportamentul acestuia. Aceasta include domeniul de utilizare a sistemelor, posibilitatea cererilor de preluare a controlului generate de sisteme și obligațiile care continuă să îi revină conducătorului auto în timp ce sistemele sunt activate.

3. Dispoziții specifice privind categoriile A1, A2 și A

Verificarea obligatorie a cunoștințelor generale privind:

(a) utilizarea echipamentelor de protecție ca: mănuși, cizme, îmbrăcăminte și căști de protecție;

(b) vizibilitatea motocicliștilor pentru alți participanți la trafic;

(c) factorii de risc asociați diferitelor condiții de drum menționate la punctul 2 litera (c), acordând atenție suplimentară porțiunilor alunecoase cum ar fi capacele de canal, marcajele rutiere precum liniile și săgețile, șinele de tramvai;

(d) aspectele mecanice cu impact asupra siguranței rutiere menționate la punctul 2 litera (g), acordând atenție suplimentară comutatorului pentru oprire de urgență, nivelului uleiului și lanțului.

4. Dispoziții specifice privind categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E

(1) Verificarea obligatorie a cunoștințelor generale privind:

(a) normele privind perioada de conducere și perioadele de repaus în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 561/2006; folosirea aparaturii de înregistrare definite în Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

(b) normele privind tipul de transport în cauză: de mărfuri sau de călători;

(c) documentele privind vehiculul sau transportul necesare pentru transportul național și internațional de mărfuri sau de călători;

(d) comportamentul în caz de accident; cunoașterea măsurilor care trebuie luate după un accident sau un eveniment asemănător, inclusiv acțiuni de urgență cum ar fi evacuarea călătorilor și noțiuni de prim ajutor;

(e) măsurile de precauție care trebuie luate în timpul demontării și înlocuirii roților;

(f) normele privind greutatea și dimensiunile vehiculelor; normele privind limitatoarele de viteză;

(g) scopul și utilizarea sistemelor de frânare de anduranță;

(h) obstrucționarea câmpului vizual cauzată de caracteristicile vehiculelor lor, în special în ceea ce privește detectarea participanților la trafic vulnerabili în partea frontală și laterală a vehiculului;

(i) (opțional) citirea unei hărți rutiere, planificarea rutei, inclusiv folosirea sistemelor de navigație electronică (opțional);

(j) factorii de siguranță legați de încărcarea vehiculului: controlul încărcăturii (stivuire și fixare), dificultăți legate de diferite tipuri de încărcătură (de exemplu lichide, încărcătură suspendată, etc.), încărcarea și descărcarea mărfurilor și utilizarea echipamentelor de încărcare (doar categoriile C, CE, C1 și C1E);

(k) responsabilitatea conducătorului auto în ceea ce privește transportul de persoane; confortul și siguranța călătorilor, în special a persoanelor cu dizabilități sau cu mobilitate redusă; transportul copiilor; controalele necesare înaintea plecării; din testul teoretic fac parte toate tipurile de autobuze, precum autobuze și autocare pentru transport public, autobuze cu dimensiuni speciale (doar categoriile D, DE, D1 și D1E);

(l) statele membre pot scuti solicitanții unui permis de conducere pentru un vehicul din categoria C1 sau C1E care nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 165/2014 de obligația de a-și demonstra cunoștințele cu privire la subiectele enumerate la punctul 4 subpunctul (1) literele (a)-(c).

(2) Verificarea obligatorie a cunoștințelor generale privind următoarele dispoziții suplimentare referitoare la categoriile C, CE, D și DE:

(a) principiile de construcție și funcționare ale: motoarelor cu ardere internă, fluidelor (de exemplu uleiul de motor, lichidul de răcire, lichidul de spălare), sistemului de alimentare cu carburant, sistemului electric, sistemului de aprindere, sistemului de transmisie (ambreiaj, cutie de viteze etc.);

(b) lubrifierea și protecția asigurată prin antigel;

(c) principiile construirii, montării, utilizării corecte și întreținerii pneurilor;

(d) principiile tipurilor garniturilor de frână și ale regulatoarelor de viteză, funcționarea, părțile principale, conexiunile, utilizarea și întreținerea uzuală a acestora și utilizarea sistemului de prevenire a blocării roților în timpul frânării;

(e) principiile tipurilor sistemelor de cuplare, inclusiv ale diverselor mecanisme de cuplare a remorcilor la camioane, funcționarea, părțile principale, conexiunile, utilizarea și întreținerea uzuală a acestora, luând în considerare șaua de cuplare pentru vehiculele articulate (pentru semiremorci) și cuplarea barei de remorcare pentru remorcile cu bară de remorcare (camion), precum și procedurile și protocoalele standard de operare pentru cuplarea remorcilor la camioane și decuplarea lor de la camioane în timpul utilizării mecanismelor de cuplare respective (doar categoriile CE și DE);

(f) metode de depistare a cauzelor penelor;

(g) întreținerea preventivă a vehiculelor și reparațiile curente necesare;

(h) responsabilitatea conducătorului auto în privința luării în primire, a transportului și a livrării mărfurilor în conformitate cu condițiile convenite (doar categoriile C și CE).

Titlul B

TESTUL DE VERIFICARE A APTITUDINILOR ȘI A COMPORTAMENTULUI

5. Vehiculul și echipamentul acestuia

(1) Transmisia vehiculului

(a) Conducerea unui vehicul cu transmisie manuală se face sub rezerva promovării testului de verificare a aptitudinilor și comportamentului desfășurată pe un vehicul cu transmisie manuală.

„Vehicul cu transmisie manuală” înseamnă un vehicul în care este prezentă o pedală de ambreiaj (sau o manetă, pentru categoriile A, A1 și A2) care trebuie acționată de către conducător la pornirea sau oprirea vehiculului și la schimbarea vitezelor.

(b) Vehiculele care nu îndeplinesc criteriile prevăzute la punctul 5 subpunctul (1) litera (a) se consideră a fi cu transmisie automată.

Fără a aduce atingere punctului 5 subpunctul (1) litera (c), în cazul în care solicitantul promovează testul de verificare a aptitudinilor și comportamentului pe un vehicul echipat cu transmisie automată, acest lucru va fi indicat pe orice permis de conducere eliberat pe baza unui astfel de test prin intermediul codului relevant al Uniunii prevăzut în partea E din anexa I. Permisele de conducere cu această mențiune se utilizează doar pentru conducerea vehiculelor cu transmisie automată.

Codul Uniunii menționat la al doilea paragraf nu este înscris pe un permis de conducere pentru categoriile A1, A2, A, B1, B sau BE ori este eliminat ulterior de pe acesta dacă solicitantul sau titularul promovează un test specific de verificare a aptitudinilor și a comportamentului sau finalizează o formare specifică, care pot avea loc înainte sau după testul de verificare a aptitudinilor și a comportamentului pe un vehicul cu transmisie automată.

Statele membre iau măsurile necesare pentru:

(i) aprobarea și supravegherea formării specifice, care poate face parte din formarea generală a conducătorilor auto; sau

(ii) organizarea testului specific de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

Vehiculele folosite pentru formarea sau testul menționat la acest punct au transmisie manuală și se încadrează în categoria permisului de conducere solicitat de participanți.

Formarea cuprinde toate aspectele menționate la punctul 6 sau 7 din prezenta anexă, acordându-se o atenție deosebită acționării transmisiei vehiculului. Fiecare participant efectuează componentele practice ale formării și își demonstrează aptitudinile și comportamentul pe drumurile publice. Durata formării este de cel puțin șapte ore.

Durata testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și distanța parcursă sunt suficiente pentru a evalua aptitudinile și comportamentul prevăzute la punctul 6 sau 7 din prezenta anexă, acordându-se o atenție deosebită acționării transmisiei vehiculului.

(c) Dispoziții specifice privind vehiculele din categoriile BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E

Statele membre pot decide să nu înscrie pe permisul de conducere pentru un vehicul din categoriile BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 sau D1E limitarea la vehicule cu transmisie automată menționată la punctul 5 subpunctul (1) litera (b) în cazul în care solicitantul deține deja un permis de conducere fără limitarea prevăzută la litera (b) pentru cel puțin una dintre categoriile următoare: B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 sau D1E și a efectuat acțiunile descrise la punctul 8 subpunctul (4) în timpul testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului.

(2) Vehiculele utilizate în cadrul testelor de verificare a aptitudinilor și a comportamentului respectă criteriile minime menționate la prezentul punct. Statele membre pot să dispună criterii mai riguroase sau pot adăuga alte criterii. Statele membre pot aplica, pentru vehiculele din categoriile A1, A2 și A utilizate în cadrul testelor de verificare a aptitudinilor și a comportamentului, o toleranță de 5 cm^3 sub nivelul minim obligatoriu al capacității cilindrice.

(a) Categoria A1:

Motocicletă din categoria A1 fără ataș, cu o putere a motorului de maximum 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg, care poate atinge o viteză de cel puțin 80 km/h.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor cu ardere internă, capacitatea cilindrică a motorului este de cel puțin 120 cm^3.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor electric, raportul putere/greutate al vehiculului este de cel puțin 0,08 kW/kg;

(b) Categoria A2:

Motocicletă fără ataș, cu o putere a motorului cuprinsă între 20 kW și maximum 35 kW și cu un raport putere/greutate care nu depășește 0,2 kW/kg.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor cu ardere internă, capacitatea cilindrică a motorului este de cel puțin 250 cm^3.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor electric, raportul putere/greutate al vehiculului este de cel puțin 0,15 kW/kg;

(c) Categoria A:

Motocicletă fără ataș, a cărei masă fără încărcătură este mai mare de 180 kg, cu o putere a motorului de cel puțin 50 kW. Statul membru poate accepta o toleranță de 5 kg sub masa minimă obligatorie.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor cu ardere internă, capacitatea cilindrică a motorului este de cel puțin 600 cm^3.

Dacă motocicleta este propulsată de un motor electric, raportul putere/greutate al vehiculului este de cel puțin 0,25 kW/kg;

(d) Categoria B:

Un vehicul din categoria B cu patru roți care poate atinge o viteză de cel puțin 100 km/h;

(e) Categoria BE:

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria B și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 000 kg, care poate atinge o viteză de cel puțin 100 km/h și care nu se încadrează la categoria B; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și înalt ca și autovehiculul; ca alternativă, corpul închis poate fi puțin mai îngust decât autovehiculul, cu condiția ca vederea în spate să fie posibilă doar prin utilizarea oglinzilor retrovizoare exterioare ale autovehiculului; remorca are o masă totală minimă reală de minimum 800 kg;

(f) Categoria B1:

Cvadriciclu cu motor care poate atinge o viteză de cel puțin 60 km/h; sau, în cazul în care permisul de conducere autorizează conducerea vehiculelor menționate la articolul 9 alineatul (4) primul paragraf litera (c), vehiculul utilizat în cadrul testelor de verificare a aptitudinilor și a comportamentului îndeplinește condițiile prevăzute la punctul respectiv;

(g) Categoria C:

Un vehicul din categoria C cu masa maximă autorizată de cel puțin 12 000 kg, cu lungimea de cel puțin 8 m, cu lățimea de cel puțin 2,40 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și de înalt ca și cabina conducătorului auto; vehiculul are o masă totală minimă reală de 10 000 kg;

(h) Categoria CE:

Un vehicul articulat sau un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria C și o remorcă cu lungimea de cel puțin 7,5 m; atât vehiculul articulat, cât și ansamblul au o masă maximă autorizată de cel puțin 20 000 kg, o lungime de cel puțin 14 m și o lățime de cel puțin 2,40 m, pot atinge o viteză de cel puțin 80 km/h, sunt prevăzute cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării și echipate cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și de înalt ca și cabina conducătorului auto; atât vehiculul articulat, cât și ansamblul au o masă totală minimă reală de 15 000 kg; ca bună practică, se recomandă ca vehiculul să fie echipat cu o șa de cuplare și o cutie de viteze cu cel puțin opt trepte de mers înainte;

(i) Categoria C1:

Un vehicul din categoria C1 cu masa maximă autorizată de cel puțin 4 000 kg, cu o lungime de cel puțin 5 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h, prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și de înalt ca și cabina conducătorului auto; în cazul în care candidatul nu urmează să fie testat în ceea ce privește capacitatea sa de a utiliza aparatura de înregistrare, nu este nevoie ca vehiculul să fie echipat cu aparatură de înregistrare;

(j) Categoria C1E:

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria C1 și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 250 kg; acest ansamblu are lungimea de cel puțin 8 m și poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și înalt ca și cabina conducătorului auto; ca alternativă, corpul închis poate fi puțin mai îngust decât cabina conducătorului auto, cu condiția ca vederea în spate să fie posibilă doar prin utilizarea oglinzilor retrovizoare exterioare ale autovehiculului; remorca are o masă totală minimă reală de minimum 800 kg;

(k) Categoria D:

Un vehicul din categoria D cu lungimea de cel puțin 10 m, cu lățimea de cel puțin 2,40 m și care poate atinge o viteză de cel puțin 80 km/h, prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

(l) Categoria DE:

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria D și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 250 kg, lățimea de cel puțin 2,40 m și care poate atinge o viteză de cel puțin 80 km/h; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care are cel puțin 2 m lățime și 2 m înălțime; remorca are o masă totală minimă reală de minimum 800 kg;

(m) Categoria D1:

Un vehicul din categoria D1 cu masa maximă autorizată de cel puțin 4 000 kg, cu lungimea de cel puțin 5 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h, prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

(n) Categoria D1E:

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria D1 și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 250 kg, care poate atinge o viteză de cel puțin 80 km/h; compartimentul de marfă al remorcii constă într-un corp închis care are cel puțin 2 m lățime și 2 m înălțime; remorca are o masă totală minimă reală de minimum 800 kg.

6. Aptitudinile și comportamentul care trebuie verificate pentru categoriile A1, A2 și A

(1) Pregătirea și verificarea tehnică a vehiculului din punctul de vedere al siguranței rutiere

Solicitanții demonstrează că sunt capabili să se pregătească pentru a conduce în siguranță prin îndeplinirea următoarelor cerințe:

(a) purtarea corectă a echipamentului de protecție, cum ar fi mănușile, cizmele, îmbrăcămintea și casca de protecție;

(b) realizarea unor verificări aleatorii ale stării pneurilor, frânelor, direcției, comutatorului de oprire în caz de urgență, în cazul în care există, lanțului, nivelului uleiului, luminilor, catadioptrilor, indicatoarelor de direcție și dispozitivului de avertizare sonoră.

(2) Manevre speciale care trebuie verificate din punctul de vedere al siguranței rutiere:

(a) așezarea motocicletei pe suportul de sprijin sau coborârea ei de pe suport și deplasarea sa fără motor, mergând pe lângă vehicul;

(b) parcarea motocicletei pe suportul său de sprijin;

(c) executarea a cel puțin două manevre cu viteză mică, dintre care un slalom; aceasta permite evaluarea competenței privind manevrarea manșonului de accelerație și a frânei, echilibrul, direcția privirii, poziția pe motocicletă și poziția picioarelor pe rezemătoarele de picior. Dacă testul este efectuat pe o motocicletă cu transmisie manuală, aceasta se efectuează în combinație cu acționarea ambreiajului;

(d) executarea a cel puțin două manevre cu viteză mare, dintre care cel puțin una este la o viteză minimă de 30 km/h, iar alta include evitarea unui obstacol la o viteză minimă de 50 km/h; acestea permite evaluarea competenței privind poziția pe motocicletă, direcția privirii, echilibrul și tehnica de menținere a direcției. Dacă testul este efectuat pe o motocicletă cu transmisie manuală, una dintre manevre se execută în viteza a doua sau a treia; acest lucru permite evaluarea competenței privind tehnica de schimbare a vitezelor;

(e) frânare: se execută cel puțin două exerciții de frânare, inclusiv frânarea de urgență la o viteză minimă de 50 km/h; aceasta permite evaluarea competenței privind acționarea frânei din față și a frânei din spate, direcția privirii și poziția pe motocicletă;

(f) efectuarea unei întoarceri dintr-o mișcare, dacă este posibil.

(3) Comportamentul în trafic

Solicitanții efectuează toate acțiunile următoare în condiții normale de trafic, în siguranță totală și luând toate măsurile de precauție necesare:

(a) părăsirea zonei de staționare: după parcare, după o oprire în trafic; ieșirea de pe un drum de acces privat;

(b) conducerea pe un drum drept; încrucișarea cu alte vehicule, inclusiv în spații restrânse;

(c) conducerea în curbe;

(d) intersecții: apropierea de intersecții și noduri rutiere și traversarea acestora;

(e) schimbarea direcției, inclusiv utilizarea adecvată a indicatoarelor de direcție; viraje la stânga și la dreapta; schimbarea benzilor;

(f) intrarea pe autostrăzi sau ieșirea de pe autostrăzi sau artere similare, după caz: pătrunderea de pe banda de accelerare; ieșirea pe banda de decelerare;

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor participanți la trafic, inclusiv a participanților la trafic vulnerabili, dacă este posibil; circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; depășirea de către alți participanți la trafic și anticiparea unghiurilor moarte ale altor vehicule, dacă este cazul;

(h) caracteristici speciale ale drumului, după caz: sensuri giratorii; treceri la nivel cu calea ferată, stații de tramvai/autobuz, treceri pentru pietoni, benzi pentru biciclete, acordând atenția cuvenită; urcarea rampelor/coborârea pantelor lungi; tuneluri;

(i) reacția în situații periculoase și anticiparea acestora; prin derogare de la obligația de a efectua acțiunile în condiții normale de trafic, acțiunile se efectuează numai în cazul în care situația periculoasă este întâlnită întâmplător; alternativ, se pot utiliza simulatoare pentru testarea acestor aptitudini;

(j) luarea măsurilor de precauție necesare la părăsirea vehiculului.

7. Aptitudinile și comportamentul care trebuie verificate pentru categoriile B, B1 și BE

(1) Pregătirea și verificarea tehnică a vehiculului din punctul de vedere al siguranței rutiere

Solicitanții demonstrează că sunt capabili să se pregătească pentru a conduce în siguranță prin îndeplinirea următoarelor cerințe:

(a) reglarea scaunului pentru a obține o poziție de ședere corectă;

(b) reglarea oglinzilor retrovizoare, a centurilor de siguranță și a tetierelor, dacă sunt disponibile;

(c) verificarea închiderii ușilor;

(d) verificarea aleatorie a stării pneurilor, direcției, frânelor, fluidelor (de exemplu uleiul de motor, lichidul de răcire, lichidul de spălare), luminilor, catadioptrilor, indicatoarelor de direcție și dispozitivului de avertizare sonoră;

(e) controlarea elementelor de siguranță legate de încărcarea vehiculului: caroseria, prelatele, ușile pentru marfă, încuierea cabinei, modul de încărcare, fixarea încărcăturii (doar pentru categoria BE);

(f) verificarea mecanismului de cuplare, precum și a conectării sistemului de frânare și a sistemului electric (doar pentru categoria BE).

(2) Categoriile B și B1: manevre speciale care trebuie testate din punctul de vedere al siguranței rutiere

Se testează efectuarea unei selecții din următoarele manevre (cel puțin două manevre din cele patru puncte, dintre care una în marșarier):

(a) mersul înapoi în linie dreaptă sau mersul înapoi virând la stânga sau la dreapta la un colț de stradă, menținând în același timp banda de circulație corectă;

(b) întoarcerea vehiculului cu fața în sens opus, folosind mersul înainte și mersul înapoi;

(c) parcarea vehiculului și părăsirea unui spațiu de parcare (paralel, oblic sau perpendicular, prin mers înainte sau înapoi, pe teren plat, în rampă sau în pantă);

(d) frânarea corectă până la oprire; efectuarea unei opriri de urgență este însă opțională.

(3) Categoria BE: manevre speciale care trebuie testate din punctul de vedere al siguranței rutiere

(a) cuplarea și decuplarea sau decuplarea și recuplarea unei remorci de/la autovehiculul său; manevra trebuie să presupună staționarea vehiculului în paralel cu remorca, adică nu pe aceeași linie;

(b) mersul înapoi de-a lungul unei curbe al cărei traseu rămâne la latitudinea statelor membre;

(c) parcarea în siguranță pentru încărcare/descărcare.

(4) Comportamentul în trafic

Solicitanții efectuează toate acțiunile următoare în condiții normale de trafic, în siguranță totală și luând toate măsurile de precauție necesare:

(a) părăsirea zonei de staționare: după parcare, după o oprire în trafic; ieșirea de pe un drum de acces privat;

(b) conducerea pe drum drept; încrucișarea cu alte vehicule, inclusiv în spații restrânse;

(c) conducerea în curbe;

(d) intersecții: apropierea de intersecții și noduri rutiere și traversarea acestora;

(e) schimbarea direcției prin utilizarea adecvată a indicatoarelor de direcție: viraje la stânga și la dreapta; schimbarea benzilor;

(f) intrarea și ieșirea de pe autostrăzi sau artere similare, după caz: pătrunderea de pe banda de accelerare; ieșirea pe banda de decelerare;

(g) depășirea și încrucișarea: depășirea altor participanți la trafic, inclusiv a altor participanți la trafic vulnerabili, anticiparea unghiurilor moarte, dacă este posibil; circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; depășirea de către alte vehicule, după caz;

(h) conducerea independentă cu urmărirea indicatoarelor rutiere, dacă este posibil;

(i) caracteristici speciale ale drumului, după caz: sensuri giratorii; treceri la nivel cu calea ferată, stații de tramvai/autobuz, treceri pentru pietoni, benzi pentru biciclete, acordând atenția cuvenită; urcarea rampelor și coborârea pantelor lungi; tuneluri;

(j) intrarea în vehicul și ieșirea din vehicul, inclusiv asigurarea faptului că ușa vehiculului poate fi deschisă în condiții de siguranță și că deschiderea ei nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității, punând un accent deosebit pe deschiderea ușii cu mâna cea mai îndepărtată de aceasta;

(k) reacția în situații periculoase și anticiparea acestora; prin derogare de la obligația de a efectua acțiunile în condiții normale de trafic, acțiunile se efectuează numai în cazul în care situația periculoasă este întâlnită întâmplător; alternativ, se pot utiliza simulatoare pentru testarea acestor aptitudini.

8. Aptitudinile și comportamentul care trebuie verificate pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E

(1) Pregătirea și verificarea tehnică a vehiculului din punctul de vedere al siguranței rutiere

Solicitanții demonstrează că sunt capabili să se pregătească pentru a conduce în siguranță prin îndeplinirea următoarelor cerințe:

(a) reglarea scaunului pentru a obține o poziție de ședere corectă;

(b) reglarea oglinzilor retrovizoare, a centurilor de siguranță și a tetierelor, dacă sunt disponibile;

(c) realizarea unei verificări aleatorii a stării pneurilor, direcției, frânelor, luminilor, catadioptrilor, indicatoarelor de direcție și dispozitivului de avertizare sonoră;

(d) verificarea sistemelor de frânare asistată și direcție asistată; verificarea stării roților, a prezoanelor, a apărătoarelor de noroi, a parbrizului, ferestrelor și ștergătoarelor, a fluidelor (de exemplu uleiul de motor, lichidul de răcire, lichidul de spălare); verificarea și utilizarea tabloului de bord, inclusiv a aparaturii de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Această cerință nu se aplică solicitanților unui permis de conducere pentru un vehicul din categoria C1 sau C1E care nu intră sub incidența regulamentului respectiv;

(e) verificarea presiunii aerului, a rezervoarelor de aer și a suspensiilor;

(f) controlarea elementelor de siguranță legate de încărcarea vehiculului: caroseria, prelatele, ușile pentru marfă, mecanismul de încărcare, dacă este disponibil, încuierea cabinei, dacă este disponibilă, modul de încărcare, fixarea încărcăturii (doar pentru categoriile C, CE, C1 și C1E);

(g) verificarea mecanismului de cuplare, precum și a conectării sistemului de frânare și a sistemului electric (doar pentru categoriile CE, C1E, DE și D1E);

(h) capacitatea de a lua măsuri speciale privind siguranța vehiculului: verificarea caroseriei, a ușilor de serviciu, a ieșirilor de urgență, a echipamentului de prim ajutor, a stingătoarelor de incendiu și a altor echipamente de siguranță (doar pentru categoriile D, DE, D1 și D1E);

(i) (opțional) citirea unei hărți rutiere, planificarea rutei, inclusiv folosirea sistemelor de navigație electronică.

(2) Conducerea vehiculului tractor fără remorcă (doar categoriile C1E, CE, D1E și DE)

În cazul în care conducătorul auto nu are deja dreptul de a conduce vehicule din categoriile C1, C, D1 și, respectiv, D, înainte ca acesta să conducă în trafic un vehicul cu o remorcă atașată, competența sa de a conduce vehiculul tractor trebuie confirmată.

(3) Manevre speciale care trebuie verificate din punctul de vedere al siguranței rutiere:

(a) cuplarea și decuplarea sau decuplarea și recuplarea unei remorci de/la autovehiculul său; manevra trebuie să presupună staționarea vehiculului tractor în paralel cu remorca, adică nu pe aceeași linie (doar pentru categoriile CE, C1E, DE și D1E);

(b) mersul înapoi de-a lungul unei curbe al cărei traseu rămâne la latitudinea statelor membre;

(c) efectuarea unei întoarceri dintr-o mișcare, dacă este posibil;

(d) parcarea în siguranță pentru încărcare/descărcare la o rampă/platformă de încărcare sau la o instalație similară (doar pentru categoriile C, CE, C1 și C1E);

(e) parcarea pentru a permite călătorilor accesul în autobuz sau coborârea din autobuz în siguranță (doar pentru categoriile D, DE, D1 și D1E).

(4) Comportamentul în trafic

Solicitanții efectuează toate acțiunile următoare în condiții normale de trafic, în siguranță totală și luând toate măsurile de precauție necesare:

(a) părăsirea zonei de staționare: după parcare, după o oprire în trafic; ieșirea de pe un drum de acces privat;

(b) conducerea pe drum drept; încrucișarea cu alte vehicule, inclusiv în spații restrânse;

(c) conducerea în curbe;

(d) intersecții: apropierea de intersecții și noduri rutiere și traversarea acestora;

(e) schimbarea direcției: viraje la stânga și la dreapta; schimbarea benzilor;

(f) intrarea și ieșirea de pe autostrăzi sau artere similare, după caz: pătrunderea de pe banda de accelerare; ieșirea pe banda de decelerare;

(g) depășirea și încrucișarea: depășirea altor participanți la trafic, inclusiv a altor participanți la trafic vulnerabili, anticiparea unghiurilor moarte (dacă este posibil); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; depășirea de către alte vehicule (după caz);

(h) caracteristici speciale ale drumului, după caz: sensuri giratorii; treceri la nivel cu calea ferată, stații de tramvai/autobuz, treceri pentru pietoni, benzi pentru biciclete, acordând atenția cuvenită; urcarea rampelor și coborârea pantelor lungi; tuneluri;

(i) reacția în situații periculoase și anticiparea acestora; prin derogare de la obligația de a efectua acțiunile în condiții normale de trafic, acțiunile se efectuează numai în cazul în care situația periculoasă este întâlnită întâmplător; alternativ, se pot utiliza simulatoare pentru testarea acestor aptitudini;

(j) intrarea în vehicul și părăsirea vehiculului, inclusiv asigurarea faptului că ușa vehiculului poate fi deschisă în condiții de siguranță și că deschiderea ei nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității.

(5) Conducerea sigură și ecologică

conducerea în așa fel încât să se asigure siguranța și să se reducă consumul de combustibil sau de energie și emisiile la accelerare, la decelerare, la urcarea rampelor sau coborârea pantelor (conducere ecologică).

9. Evaluarea testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului

(1) Pentru fiecare din situațiile de conducere prevăzute la punctele 6, 7 și 8, evaluarea reflectă gradul de ușurință cu care solicitantul controlează vehiculul și capacitatea sa demonstrată de a conduce în trafic în deplină siguranță. Examinatorul trebuie să se simtă în siguranță pe durata întregului teste. Erorile de conducere sau comportamentul care pune în pericol imediat siguranța vehiculului de examen, a pasagerilor săi sau a altor participanți la trafic se penalizează prin nepromovarea testului, indiferent dacă examinatorul sau persoana însoțitoare trebuie să intervină sau nu. Examinatorul este însă liber să decidă dacă testul de verificare a aptitudinilor și a comportamentului continuă până la finalizare sau nu.

Examinatorii beneficiază de formare astfel încât să evalueze corect capacitatea de a conduce în siguranță a solicitantului. Activitatea examinatorilor este monitorizată și supervizată de un organism autorizat de statul membru și care satisface cerințele stabilite în punctul 4 subpunctul (1) litera (e) din anexa IV, pentru a se asigura aplicarea corectă și consecventă a dispozițiilor privind aprecierea erorilor, în conformitate cu standardele definite în prezenta anexă.

(2) În timpul evaluării, examinatorii acordă o atenție specială conduitei preventive și politicoase la volan. Aceasta reflectă stilul general de conducere, iar examinatorul ia acest lucru în considerare în evaluarea globală pe care o face modului în care solicitantul conduce. Acesta include conducerea adaptată și fără ezitări (adică în siguranță), luând în considerare condițiile meteo și starea drumului, celelalte vehicule și interesele celorlalți participanți la trafic, în special pe ale celor mai vulnerabili și capacitatea de anticipare a solicitantului.

(3) De asemenea, examinatorul evaluează dacă respectivul candidat:

(a) controlează vehiculul, luând în considerare: utilizarea adecvată a centurilor de siguranță, a sistemelor de asistență la volan și a sistemelor de conducere automatizată, a oglinzilor retrovizoare, a tetierelor; a scaunului; utilizarea adecvată a luminilor și a altor echipamente; utilizarea adecvată, unde este cazul, a ambreiajului, a cutiei de viteze, a accelerației, a sistemelor de frânare (inclusiv al treilea sistem de frânare, dacă există), a direcției; controlul asupra vehiculului în diferite împrejurări, la diferite viteze; stabilitatea pe drum; greutatea, dimensiunile și caracteristicile vehiculului; greutatea încărcăturii și tipul ei (doar pentru categoriile BE, C, CE, C1, C1E, DE și D1E); confortul călătorilor (doar pentru categoriile D, DE, D1 și D1E) (fără accelerare brutală, conducere calmă și fără frânări bruște);

(b) conduce în mod economic, sigur și ecologic, ținând seama de turația motorului, schimbarea vitezelor, frânare și accelerare (doar pentru categoriile B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E);

(c) respectă normele privind observarea împrejurimilor: observarea panoramică; folosirea corectă a oglinzilor retrovizoare; observarea la distanță mare, la distanță medie, de aproape;

(d) respectă regulile de prioritate și cedează trecerea: acordă prioritate în intersecții și în noduri rutiere; acordă prioritate în alte situații (de exemplu la schimbarea direcției, la trecerea de pe o bandă pe alta, la efectuarea manevrelor speciale);

(e) menține o poziție corectă pe drum: se încadrează corect pe drum, pe benzile de circulație, în intersecțiile cu sens giratoriu, în curbe, în funcție de tipul și caracteristicile vehiculului; preselectare;

(f) păstrează distanța: păstrarea distanței adecvate față de vehiculul din față și cel din lateral; păstrarea distanței adecvate față de alți participanți la trafic, în special față de cei vulnerabili;

(g) respectă limitele de viteză și recomandările: nedepășirea vitezei maxime permise; adaptarea vitezei la condițiile meteorologice și de trafic și, dacă este cazul, la limitele naționale în vigoare; conducerea cu o viteză care să permită oprirea la distanță vizibilă și în siguranță; adaptarea vitezei la viteza generală a participanților la trafic de același tip;

(h) respectă culoarea semaforului, indicatoarele rutiere și alte elemente: comportare corectă la semafor; respectarea instrucțiunilor agenților de circulație; luarea în considerare a indicatoarelor rutiere (interdicții sau obligații); acționează adecvat în cazul marcajelor rutiere;

(i) respectă regulile de semnalizare: semnalizează atunci când este necesar, corect și în timp util; indicarea corectă a direcției de mers; comportament adecvat față de toate semnalele celorlalți participanți la trafic;

(j) controlează frânarea și oprirea: decelerarea la timp, frânarea sau oprirea în funcție de împrejurări; capacitatea de anticipare; folosirea diferitelor sisteme de frânare (doar pentru categoriile C, CE, D și DE); folosirea sistemelor de reducere a vitezei, altele decât frânele (doar pentru categoriile C, CE, D și DE).

10. Durata testului

Durata testului și distanța parcursă sunt suficiente pentru a evalua aptitudinile și comportamentul precizate în titlul B din prezenta anexă. Timpul de conducere nu este în nici un caz sub 25 de minute pentru categoriile A, A1, A2, B, B1 și BE sau sub 45 de minute pentru celelalte categorii. Această durată nu include primirea solicitantului, pregătirea vehiculului, verificarea tehnică a vehiculului din punctul de vedere al siguranței rutiere, manevrele speciale, asigurarea competenței menționate la punctul 8 subpunctul (2) sau anunțarea rezultatului testului practic.

11. Locul de desfășurare a testului

Acea parte a testului care este destinată evaluării capacității de efectuare a manevrelor speciale se poate desfășura pe un teren special. Acea parte a testului care este destinată evaluării comportării în trafic se desfășoară, în măsura posibilităților, pe drumuri situate în afara localităților, pe drumuri expres sau autostrăzi (sau drumuri asemănătoare), precum și pe toate tipurile de străzi urbane (zone rezidențiale, zone cu 30 și 50 km/h, drumuri expres urbane), pentru a reprezenta diferitele tipuri de dificultăți pe care le-ar putea întâlni conducătorii auto. De asemenea, este de dorit ca testul să aibă loc în diferite condiții de densitate a traficului. Perioada afectată conducerii pe drum se folosește în mod optim pentru evaluarea candidatului în diferitele zone de trafic care pot fi întâlnite, cu accent în special pe trecerea de la o zonă la alta.

Partea II

CUNOȘTINȚELE, APTITUDINILE ȘI COMPORTAMENTUL NECESARE PENTRU CONDUCEREA UNUI VEHICUL CU MOTOR

Conducătorii auto ai oricărui tip de vehicul cu motor dețin în orice moment cunoștințele, aptitudinile și comportamentul descrise în partea I, punctele 1-9, pentru a putea:

(a) să recunoască și să anticipeze pericolele din trafic și să evalueze gravitatea lor;

(b) să aibă suficient control asupra vehiculului pentru a nu crea situații periculoase și să reacționeze adecvat în cazul producerii unor astfel de situații;

(c) să respecte dispozițiile legale privind circulația rutieră, în special pe cele care urmăresc prevenirea accidentelor rutiere și menținerea fluenței circulației;

(d) să depisteze orice defecțiuni tehnice majore ale vehiculelor lor, în special pe cele care pun în pericol siguranța, și să le remedieze în mod adecvat;

(e) să ia în considerare toți factorii care afectează comportamentul de conducere (de exemplu alcoolul, oboseala, vederea slabă, utilizarea dispozitivelor electronice etc.), astfel încât să își mențină la capacitate maximă facultățile necesare conducerii în siguranță;

(f) să contribuie la siguranța tuturor participanților la trafic, în special a celor mai expuși, prin arătarea respectului cuvenit celorlalți;

(g) să aibă cunoștințe suficiente privind factorii de risc legați de pietoni, bicicliști și utilizatori ai micromobilității;

(h) să aibă cunoștințe suficiente în materie de siguranță legate de utilizarea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi;

(i) să aibă cunoștințe suficiente privind utilizarea sistemelor avansate de asistență la volan pentru conducătorii auto și a sistemelor de conducere automatizată.

Statele membre pot lua măsuri adecvate pentru a se asigura că acei conducători auto care nu mai demonstrează cunoștințele, aptitudinile și comportamentul descrise în partea I, punctele 1-9 pot să redobândească aceste cunoștințe și aptitudini și că vor continua să adopte comportamentul necesar pentru conducerea unui vehicul cu motor.

ANEXA III

NORME MINIME PRIVIND APTITUDINILE NECESARE PENTRU CONDUCEREA UNUI VEHICUL CU MOTOR

DEFINIȚII

1. În sensul prezentei anexe, conducătorii auto se clasifică în două grupe:

Grupa 1: conducători auto ai vehiculelor din categoriile A, A1, A2, AM, B, B1 și BE;

Grupa 2: conducători auto ai vehiculelor din categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E.

Dreptul intern poate prevedea ca dispozițiile prezentei anexe destinate conducătorilor auto din grupa 2 să se aplice conducătorilor auto ai vehiculelor din categoria B care își folosesc permisul de conducere în scopuri profesionale (taxi, ambulanță etc.).

2. Persoanele care solicită eliberarea pentru prima dată a permisului de conducere sau reînnoirea permisului de conducere sunt încadrate în grupa căreia îi vor aparține dacă permisul de conducere solicitat este eliberat sau reînnoit.

Titlul 1

VEDEREA

3. Toate persoanele care solicită un permis de conducere se supun unei evaluări adecvate pentru a se asigura că au acuitatea vizuală adecvată pentru a conduce vehicule cu motor și pentru a se stabili dacă este necesar un control suplimentar al câmpului lor vizual. Dacă există motive de îndoială cu privire la acuitatea vizuală a solicitantului, acesta este examinat de un specialist autorizat de dreptul intern. La controlul respectiv se acordă o atenție deosebită următoarelor: acuitatea vizuală, câmpul vizual, capacitatea vizuală în condiții de luminozitate redusă, sensibilitatea la lumină puternică și la contraste, diplopia și alte afecțiuni oculare care periclitează conducerea în condiții de siguranță.

În cazul conducătorilor auto din grupa 1, permisul poate fi acordat în condiții individuale excepționale atunci când standardele de câmp vizual și de acuitate vizuală nu pot fi respectate, însă există motive de a considera că acordarea permisului de conducere solicitantului respectiv nu urmează să pericliteze siguranța rutieră; în aceste cazuri, conducătorul auto se supune unui control efectuat de un specialist autorizat de dreptul intern pentru a demonstra că funcția vizuală nu este afectată și în alte moduri, inclusiv în ceea ce privește sensibilitatea la lumină puternică și la contrast și vederea în condiții de luminozitate redusă. Conducătorul auto sau solicitantul ar trebui să fie supus și unui test practic favorabil desfășurat de o autoritate competentă.

Grupa 1:

(1) Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestuia au o acuitate vizuală binoculară, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,5 când se utilizează ambii ochi.

În plus, câmpul vizual orizontal este de cel puțin 120 de grade, extensia este de cel puțin 50 de grade la stânga și la dreapta și de 20 de grade ascendent și descendent. Nu există deficiențe pe o rază de 20 de grade față de axul central.

Atunci când se detectează sau se declară o afecțiune oculară evolutivă, permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite cu condiția ca solicitantul să se supună unor controale periodice realizate de un specialist autorizat de dreptul intern.

(2) Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea permisului de conducere și care și-au pierdut în totalitate vederea la un ochi sau cele care utilizează doar un ochi (de exemplu în cazul diplopiei) au o acuitate vizuală de cel puțin 0,5, cu lentile de corecție dacă este necesar. Specialistul autorizat de dreptul intern atestă că starea respectivă de vedere monoculară există de suficient de mult timp pentru a permite adaptarea și că, la ochiul respectiv, câmpul vizual întrunește cerințele stabilite la punctul 3 subpunctul (1).

(3) După apariția recentă a diplopiei sau după pierderea vederii la un ochi, este necesară o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice conducere autovehiculelor. După această perioadă, conducerea este permisă numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și al experților auto și poate face obiectul anumitor cerințe sau restricții.

Grupa 2:

(4) Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea permisului de conducere au o acuitate vizuală, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,8 la ochiul mai bun și de cel puțin 0,1 la ochiul mai slab. Dacă se utilizează lentile de corecție pentru a obține valori de 0,8 și 0,1, acuitatea respectivă (0,8 și 0,1) se obține fie prin corecție cu ajutorul ochelarilor de maximum plus opt dioptrii, fie cu ajutorul lentilelor de contact. Corecția trebuie să fie bine tolerată.

În plus, câmpul vizual orizontal este de cel puțin 160 de grade la ambii ochi, extensia este de cel puțin 70 de grade la stânga și la dreapta și 30 de grade ascendent și descendent. Nu există deficiențe pe o rază de 30 de grade față de axul central.

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care prezintă probleme de sensibilitate la contraste sau care suferă de diplopie.

După o pierdere substanțială a vederii la un ochi, este necesară o perioadă suficientă de adaptare, de exemplu de șase luni, pe durata căreia se interzice conducerea autovehiculelor. După această perioadă, conducerea este permisă numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și al experților auto.

Titlul 2

AUZUL

4. Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto din grupa 2 cu deficiențe de auz sub rezerva unui aviz acordat de către autoritatea medicală competentă pe baza unui control medical, care va acorda o atenție specială posibilităților de compensare.

Titlul 3

PERSOANE CU DIZABILITĂȚI FIZICE

5. Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto cu afecțiuni sau deficiențe la nivelul aparatului locomotor care fac periculoasă conducerea unui vehicul cu motor.

Grupa 1:

(1) Se pot elibera permise de conducere, sub rezerva anumitor restricții, solicitanților sau conducătorilor auto cu dizabilități fizice, în urma unui aviz al unei autorități medicale competente. Avizul respectiv se bazează pe o evaluare medicală a afecțiunii sau deficienței respective și, în cazul în care este necesar, pe un test practic. De asemenea, avizul indică ce tip de modificare a vehiculului este necesară și dacă respectivul conducător auto trebuie să utilizeze un dispozitiv ortopedic, în condițiile în care testul de verificare a aptitudinilor și a comportamentului demonstrează că, utilizând un astfel de dispozitiv, conducerea vehiculului nu ar fi periculoasă.

(2) Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere pentru orice solicitant sau conducător auto care suferă de o afecțiune progresivă, cu condiția ca persoana respectivă să fie examinată periodic pentru a se confirma că mai este capabilă să conducă vehiculul în deplină siguranță.

În cazul dizabilităților fizice stagnante, permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite fără ca solicitantul să fie supus controlului medical periodic.

Grupa 2:

(3) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe.

Titlul 4

BOLI CARDIOVASCULARE

6. Afecțiunile sau bolile cardiovasculare pot determina o alterare bruscă a funcțiilor cerebrale, care constituie un pericol pentru siguranța rutieră. Aceste afecțiuni reprezintă un motiv pentru interzicerea, cu titlu temporar sau permanent, a conducerii unui autovehicul.

(1) În cazul următoarelor afecțiuni cardiovasculare, solicitanților sau conducătorilor auto din grupele indicate le pot fi eliberate sau reînnoite permisele de conducere numai după ce afecțiunea în cauză a fost tratată efectiv și sub rezerva unei autorizații eliberate de o autoritate medicală competentă și, dacă este cazul, a unui control medical periodic realizat de aceasta:

(a) bradiaritmii (boală de nod sinusal și tulburări de conducere) și tahiaritmii (aritmii supraventriculare și ventriculare) cu antecedente sau cu episoade de sincopă cauzate de tulburările de ritm cardiac (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(b) bradiaritmii: boală de nod sinusal și tulburări de conducere cu bloc atrioventricular (AV) Mobitz II de grad II, bloc AV de grad III sau bloc de ramură alternant (se aplică numai în cazul grupei 2);

(c) tahiaritmii supraventriculare și ventriculare cu

(i) cardiopatie structurală, în special tahicardie ventriculară (TV) susținută (se aplică în cazul grupelor 1 și 2); sau

(ii) TV polimorfă nesusținută sau cu indicație pentru un defibrilator (se aplică numai în cazul grupei 2);

(d) simptome de angină (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(e) implantare sau înlocuire a unui stimulator cardiac permanent (se aplică numai în cazul grupei 2);

(f) implantare sau înlocuire a unui defibrilator sau un șoc adecvat sau inadecvat produs de un defibrilator (se aplică numai în cazul grupei 1);

(g) sincopă (pierderea tranzitorie a cunoștinței și a tonusului postural, caracterizată de debut rapid, durată scurtă și revenire spontană din cauza unei hipoperfuzii cerebrale globale, suspectată a fi de origine reflexă, cu cauze necunoscute, fără semne de boli cardiace subiacente) (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(h) sindrom coronarian acut (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(i) angină stabilă dacă simptomele nu sunt declanșate de un efort fizic ușor (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(j) intervenție coronariană percutanată (PCI) (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(k) operație de bypass coronarian cu grefă (CABG) (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(l) infarct sau accident ischemic tranzitoriu (AIT) (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(m) stenoză semnificativă de arteră carotidă (se aplică numai în cazul grupei 2);

(n) diametru maxim al aortei mai mare de 5,5 cm (se aplică numai în cazul grupei 2);

(o) insuficiență cardiacă:

(i) simptome de clasele I, II și III NYHA (New York Heart Association) (se aplică numai în cazul grupei 1);

(ii) simptome de clasele I și II NYHA, cu condiția ca fracția de ejecție a ventriculului stâng să fie de cel puțin 35 % (se aplică numai în cazul grupei 2);

(p) transplant de inimă (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(q) dispozitiv de asistență cardiacă (se aplică numai în cazul grupei 1);

(r) chirurgie valvulară (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(s) hipertensiune arterială malignă (creștere a tensiunii arteriale sistolice ≥ 180 mmHg sau a tensiunii arteriale diastolice ≥ 110 mmHg asociată cu o deteriorare iminentă sau progresivă a organelor) (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(t) tensiune arterială de gradul III (tensiune arterială diastolică ≥ 110 mmHg și/sau tensiune arterială sistolică ≥ 180 mmHg) (se aplică numai în cazul grupei 2);

(u) cardiopatie congenitală (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(v) cardiomiopatie hipertrofică, dacă nu se manifestă prin sincope (se aplică numai în cazul grupei 1);

(w) sindrom de QT lung însoțit de sincope, torsada vârfurilor sau QTc > 500 ms (se aplică numai în cazul grupei 1).

(2) În cazul următoarelor afecțiuni cardiovasculare, solicitanților sau conducătorilor auto din grupele indicate nu li se pot elibera sau reînnoi permisele de conducere:

(a) implantarea unui defibrilator (se aplică numai în cazul grupei 2);

(b) boli vasculare periferice – anevrism aortic toracic și abdominal atunci când diametrul maxim al aortei este de natură să predispună la un risc semnificativ de ruptură bruscă și, prin urmare, la un risc de apariție a unui eveniment invalidant subit (se aplică în cazul grupelor 1 și 2);

(c) insuficiență cardiacă:

(i) simptome de clasa IV NYHA (se aplică numai în cazul grupei 1);

(ii) simptome de clasele III și IV NYHA (se aplică numai în cazul grupei 2);

(d) dispozitive de asistență cardiacă (se aplică numai în cazul grupei 2);

(e) cardiopatie valvulară însoțită de regurgitare aortică, stenoză aortică, regurgitare mitrală sau stenoză mitrală, dacă se estimează capacitatea funcțională la clasa IV NYHA sau dacă au existat episoade de sincopă (se aplică numai în cazul grupei 1);

(f) cardiopatie valvulară de clasele III sau IV NYHA sau cu fracția de ejecție mai mică de 35 %, stenoză mitrală și hipertensiune pulmonară severă sau cu stenoză aortică severă evaluată ecocardiografic sau stenoză aortică care provoacă sincope; cu excepția stenozei aortice severe complet asimptomatice, în cazul în care se îndeplinesc cerințele testului de toleranță la efort (se aplică numai în cazul grupei 2);

(g) cardiomiopatii structurale și electrice – cardiomiopatie hipertrofică cu antecedente de sincopă sau atunci când sunt prezente două sau mai multe dintre următoarele condiții: grosimea peretelui ventriculului stâng (VS) > 3 cm, tahicardie ventriculară nesusținută, antecedente familiale de moarte subită (la o rudă de gradul întâi), tensiune arterială care nu crește la efort fizic (se aplică numai în cazul grupei 2);

(h) sindrom de QT lung însoțit de sincope, torsada vârfurilor și QTc > 500 ms (se aplică numai în cazul grupei 2);

(i) sindrom Brugada cu episoade de sincopă sau revenire din moarte cardiacă subită (se aplică în cazul grupelor 1 și 2).

Permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite în cazuri excepționale, cu condiția ca solicitarea respectivă să fie justificată corespunzător printr-un aviz medical și să facă obiectul unui control medical periodic din partea unei autorități medicale competente, care să garanteze că persoana în cauză este în continuare capabilă să conducă autovehiculul în siguranță, ținând seama de efectele afecțiunii medicale.

(3) Alte cardiomiopatii

Se evaluează riscul de producere a unor evenimente invalidante subite prezentat de solicitanții sau de conducătorii auto cu cardiomiopatii cunoscute (de exemplu, cardiomiopatie aritmogenică a ventriculului drept, cardiomiopatie spongiformă, tahicardie ventriculară polimorfă catecolaminergică și sindrom de QT scurt) sau cu noi cardiomiopatii care ar putea fi descoperite. Este necesară o evaluare atentă efectuată de un specialist. Se iau în considerare factorii de pronostic ai respectivei cardiomiopatii.

(4) Statele membre pot restricționa eliberarea sau reînnoirea permiselor de conducere solicitanților sau conducătorilor auto cu alte boli cardiovasculare.

Titlul 5

DIABET ZAHARAT

7. În sensul punctelor de mai jos, se aplică următoarele definiții:

prin „hipoglicemie acută” se înțelege că este necesar ajutorul unei alte persoane;

prin „hipoglicemie cronică gravă” se înțelege al doilea episod de hipoglicemie acută în decursul a 12 luni.

Grupa 1:

(1) Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de diabet zaharat. În cazul în care urmează un tratament medicamentos cu risc redus de inducere a hipoglicemiei, aceștia se supun unor controale medicale periodice efectuate de o autoritate medicală competentă, adecvate fiecărui caz în parte. În cazul în care urmează un tratament medicamentos cu risc ridicat de inducere a hipoglicemiei, care poate avea consecințe asupra capacității lor de a conduce, aceștia fac obiectul unui aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și efectuează controale medicale periodice, adecvate fiecărui caz în parte, dar intervalul dintre controale nu depășește zece ani.

(2) Un solicitant sau un conducător auto care suferă de diabet și care urmează un tratament medicamentos cu risc de inducere a hipoglicemiei demonstrează că înțelege riscurile hipoglicemiei și că este capabil să țină sub control aceste episoade.

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care nu sunt deplin conștienți de implicațiile hipoglicemiei.

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto cu hipoglicemie cronică gravă, decât dacă solicitările sunt susținute de un aviz medical al unei autorități medicale competente și de controale medicale periodice efectuate de aceasta. În cazul hipoglicemiilor cronice grave în timpul orelor de activitate, permisul de conducere se eliberează sau se reînnoiește numai la trei luni de la cel mai recent episod.

Permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite în cazuri excepționale, cu condiția ca solicitarea respectivă să fie justificată corespunzător printr-un aviz medical al unei autorități medicale competente și să facă obiectul unui control medical periodic efectuat de aceasta, care să garanteze că persoana în cauză este în continuare capabilă să conducă autovehiculul în siguranță, ținând seama de efectele afecțiunii medicale.

Grupa 2:

(3) Poate fi avută în vedere eliberarea sau reînnoirea unor permise de conducere din grupa 2 solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de diabet zaharat. În cazul în care aceștia urmează un tratament medicamentos cu risc de inducere a hipoglicemiei, și anume cu insulină și unele comprimate, se aplică următoarele criterii:

(a) în ultimele 12 luni nu s-a înregistrat niciun episod de hipoglicemie acută;

(b) conducătorul auto este deplin conștient de implicațiile hipoglicemiei;

(c) conducătorul auto trebuie să poată ține sub control nivelul glicemiei monitorizând-o regulat, prin utilizarea unor mijloace tehnice ajutătoare, cel puțin de două ori pe zi și atunci când intenționează să conducă;

(d) conducătorul auto demonstrează că înțelege riscurile hipoglicemiei;

(e) nu există alte complicații ale diabetului care ar putea afecta capacitatea de a conduce autovehicule.

În plus, în aceste cazuri, permisele de conducere se eliberează sau se reînnoiesc sub rezerva unui aviz favorabil al unei autorități medicale competente și a controalelor medicale periodice efectuate de aceasta, care trebuie să aibă loc la intervale care să nu depășească trei ani.

(4) Un episod de hipoglicemie acută în timpul orelor de veghe, chiar dacă nu este în legătură cu conducerea, este raportat și determină o reevaluare a capacității de a conduce autovehicule.

Titlul 6

AFECȚIUNI NEUROLOGICE ȘI SINDROMUL DE APNEE ÎN SOMN DE TIP OBSTRUCTIV

8. Următoarele norme se aplică solicitanților cu afecțiuni neurologice și cu sindrom de apnee în somn de tip obstructiv.

Titlul 7

AFECȚIUNI NEUROLOGICE

(1) Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de afecțiuni neurologice grave, în afara cazului în care solicitarea se bazează pe un aviz medical favorabil al unui cadru medical autorizat și competent.

În consecință, tulburările neurologice asociate tulburărilor de dezvoltare, afecțiunilor sau intervențiilor medicale sau chirurgicale care afectează sistemul nervos central sau periferic, conduc la deficiențe cognitive, comportamentale, senzoriale sau motorii și afectează performanța sau funcția, echilibrul și coordonarea sunt luate în considerare din perspectiva efectelor lor funcționale asupra conducerii. Trebuie să se țină seama de riscurile de evoluție ale deficiențelor și de nerespectare a tratamentului. În astfel de cazuri, eliberarea sau reînnoirea permisului de conducere se poate face sub rezerva evaluării periodice în cazul riscului de agravare.

Titlul 8

SINDROMUL DE APNEE ÎN SOMN DE TIP OBSTRUCTIV

(2) În sensul punctelor de mai jos, se aplică următoarele definiții:

prin „sindrom de apnee moderată în somn de tip obstructiv” se înțelege un număr de episoade de apnee și hipopnee pe oră (indice apnee-hipopnee) cuprins între 15 și 29;

prin „sindrom de apnee severă în somn de tip obstructiv” se înțelege un indice apnee-hipopnee de minimum 30, ambele fiind asociate cu somnolență diurnă excesivă.

(3) Solicitanții sau conducătorii auto pentru care există suspiciuni de sindrom de apnee moderată sau severă în somn de tip obstructiv se supun unei consultații medicale, pentru obținerea unui aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent, înainte de eliberarea sau reînnoirea permisului de conducere. Aceștia pot fi sfătuiți să nu conducă până la confirmarea diagnosticului.

(4) Se pot elibera permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care prezintă sindrom de apnee moderată sau severă în somn de tip obstructiv și care dovedesc că își controlează afecțiunea în mod corespunzător, că respectă un tratament adecvat și că prezintă îmbunătățiri în ceea ce privește somnolența, dacă este cazul, fapt confirmat de un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent.

(5) Solicitanții sau conducătorii auto care prezintă sindrom de apnee moderată sau severă în somn de tip obstructiv și care urmează un tratament fac obiectul unui control medical periodic, la intervale care nu depășesc trei ani pentru conducătorii auto din grupa 1 și un an pentru conducătorii auto din grupa 2, pentru a stabili măsura în care respectă tratamentul, necesitatea de a continua tratamentul și menținerea unei vigilențe adecvate.

Titlul 9

EPILEPSIE

9. Crizele de epilepsie sau alte tulburări subite ale stării de conștiență constituie un real pericol pentru siguranța rutieră dacă apar la o persoană care conduce un vehicul cu motor.

În sensul punctelor de mai jos, se aplică următoarele definiții:

prin „epilepsie” se înțelege o afecțiune medicală în care persoana în cauză a avut două sau mai multe crize epileptice la un interval mai mic de cinci ani;

prin „criză de epilepsie provocată” se înțelege o criză care are un factor provocator recognoscibil care poate fi evitat.

O persoană care a avut o criză inițială sau izolată ori și-a pierdut cunoștința trebuie sfătuită să nu conducă autovehicule. Este necesară întocmirea unui raport de specialitate în care să se precizeze perioada de interzicere a conducerii și monitorizarea ulterioară necesară.

Este foarte important să se identifice sindromul epileptic specific și tipul de criză pentru efectuarea unei evaluări corespunzătoare a capacității de a conduce autovehicule (inclusiv riscul producerii unor noi crize) și să se prescrie terapia corespunzătoare. Acestea se efectuează de un neurolog.

Grupa 1:

(1) Conducătorilor auto cu epilepsie din grupa 1 li se monitorizează capacitatea de a conduce până când trec cel puțin cinci ani fără nicio criză.

Dacă un solicitant sau un conducător auto suferă de epilepsie și nu au trecut cinci ani în care să nu fi avut loc crize, se consideră că nu sunt întrunite criteriile pentru acordarea necondiționată a permisului de conducere.

(2) Crize de epilepsie provocate: solicitantul care a avut o astfel de criză determinată de un factor recognoscibil care este improbabil să apară în timpul conducerii poate fi declarat apt pentru a conduce de la caz la caz, în funcție de avizul neurologic. Dacă este cazul, evaluarea se face în conformitate cu alte titluri relevante, de exemplu în cazul alcoolului sau al altor comorbidități.

(3) Prima criză (neprovocată) sau o criză singulară neprovocată: solicitantul sau conducătorul auto care a avut o primă criză de epilepsie neprovocată poate fi declarat apt pentru a conduce după o perioadă de șase luni în care nu au mai avut loc crize și dacă s-a efectuat o evaluare medicală corespunzătoare. Autoritățile naționale pot permite solicitanților sau conducătorilor auto cu prognostic bun recunoscut să conducă înaintea încheierii acestei perioade.

(4) Alte cazuri de pierdere a cunoștinței: pierderea cunoștinței se evaluează în funcție de riscul de recurență în timpul condusului.

(5) Epilepsie: solicitanții sau conducătorii auto pot fi declarați apți pentru conducere după trecerea unui an în care nu au mai avut loc crize.

(6) Crize exclusiv în timpul somnului: solicitantul sau conducătorul auto care nu a avut crize decât în timpul somnului poate fi declarat apt pentru a conduce dacă acest tipar a fost observat pe o perioadă care nu trebuie să fie mai scurtă decât perioada fără crize necesară în cazul epilepsiei. Dacă apar atacuri sau crize în timpul perioadei de veghe, este necesară o perioadă suplimentară de un an fără orice evenimente înainte de solicitarea permisului.

(7) Crize care nu influențează starea de conștiență sau capacitatea de reacție: solicitantul sau conducătorul auto care nu a avut alte crize decât cele în privința cărora s-a demonstrat că nu afectează nici starea de conștiență și nici capacitatea de reacție poate fi declarat apt pentru a conduce dacă acest tipar a fost observat pe o perioadă care nu trebuie să fie mai scurtă decât perioada fără crize necesară în cazul epilepsiei. Dacă apar orice fel de alte atacuri sau crize, este necesară o perioadă suplimentară de un an fără orice evenimente înainte de acordarea sau reînnoirea permisului.

(8) Crize provocate de schimbarea sau eliminarea terapiei medicamentoase antiepileptice la recomandarea unui medic: pacientul poate fi sfătuit să nu conducă timp de șase luni de la începerea perioadei de schimbare/eliminare și, ulterior, timp de șase luni de la încetarea tratamentului. Crizele care apar în timpul schimbării sau eliminării tratamentului medicamentos prescrise de medic duc la interzicerea conducerii pentru trei luni dacă se reia tratamentul anterior care se dovedise eficient.

(9) După intervenția chirurgicală în scop curativ, conducătorii auto sau solicitanții pot fi declarați apți pentru conducere după trecerea unui an în care nu au mai avut loc crize.

Grupa 2:

(10) Solicitantul sau conducătorul auto nu trebuie să urmeze niciun tratament medicamentos antiepileptic în perioada impusă în care nu trebuie să existe crize. Trebuie să fi fost realizată o monitorizare medicală corespunzătoare. Examinările neurologice amănunțite trebuie să fi demonstrat că nu există o patologie cerebrală aferentă afecțiunii și că nu s-a înregistrat nicio activitate epileptiformă pe electroencefalogramă (EEG). După un episod acut, se efectuează o EEG și o evaluare neurologică corespunzătoare.

(11) În cazul unei crize de epilepsie provocate care a fost cauzată de un factor declanșator identificabil, trebuie furnizat un raport neurologic favorabil care să ateste o perioadă fără crize de cel puțin un an și care să includă o evaluare electroencefalografică. Se iau în considerare alte titluri. În cazul leziunilor cerebrale structurale cu risc crescut de apariție a crizelor epileptice, amploarea acestora se evaluează prin intermediul unui raport neurologic.

(12) Prima criză sau o criză singulară neprovocată: solicitantul sau conducătorul auto care a avut o primă criză de epilepsie neprovocată poate fi declarat apt pentru conducere după o perioadă de cinci ani în care nu au mai avut loc crize și în care nu s-a administrat tratament medicamentos, dacă s-a efectuat o evaluare neurologică corespunzătoare. Autoritățile medicale pot permite unui solicitant sau unui conducător auto cu prognostic bun recunoscut să conducă înaintea încheierii acestei perioade.

(13) Alte cazuri de pierdere a cunoștinței: pierderea cunoștinței se evaluează în funcție de riscul de recurență în timpul condusului.

(14) Epilepsie: trebuie să treacă o perioadă de zece ani fără crize și fără administrarea unui tratament medicamentos antiepileptic. Autoritățile naționale pot permite solicitanților sau conducătorilor auto cu prognostic bun recunoscut să conducă înaintea încheierii acestei perioade. Aceasta se aplică și în cazul „epilepsiei juvenile”.

Anumite afecțiuni, de exemplu, malformații artero-venoase sau hemoragii intracerebrale, comportă o creștere a riscului de apariție a crizelor, chiar în cazurile în care nu a avut loc nicio criză anterioară. Într-o astfel de situație se efectuează o evaluare de către o autoritate medicală competentă.

Titlul 10

DIZABILITĂȚI MINTALE

10. Următoarele norme se aplică solicitanților sau conducătorilor auto cu dizabilități mintale sau intelectuale.

Grupa 1:

(1) Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de:

(a) dizabilități mintale, cognitive sau comportamentale grave, congenitale sau dobândite din cauza afecțiunilor, traumelor sau intervențiilor neurochirurgicale;

(b) tulburări de personalitate care duc la alterări grave ale judecății, comportamentului sau adaptabilității,

în afara cazurilor în care solicitarea lor este însoțită de un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și, în cazul în care este necesar, sub rezerva controalelor medicale periodice. Ar trebui să fie respectată o perioadă anterioară de remisiune.

Grupa 2:

(2) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe. Autoritatea medicală competentă poate enunța cerințe temporare sau poate impune restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.

Titlul 11

ALCOOL

11. Consumul de alcool constituie un pericol major pentru siguranța rutieră. Ținând cont de gravitatea acestui fapt, se impune o mare vigilență în plan medical.

Grupa 1:

(1) Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care sunt dependenți de alcool sau sunt incapabili să se abțină să conducă sub influența alcoolului.

După o perioadă de abstinență dovedită se pot elibera sau reînnoi permise de conducere dacă solicitantul sau conducătorul auto obține un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și este supus unor controale medicale periodice.

(2) Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care sunt dependenți de alcool sau sunt incapabili să se abțină să conducă sub influența alcoolului, cu condiția să se utilizeze tehnologii care permit compensarea dependenței, de exemplu, prin utilizarea obligatorie a unui etilotest antidemaraj, iar conducătorul auto să fie supus unei evaluări periodice a continuării tratamentului împotriva dependenței sau a lipsei disocierii conducerii de consumul de alcool. În cazul în care se face dovada unei perioade de abstinență, care poate include participarea în programe de reabilitare cu monitorizare și supraveghere medicală, se pot elibera sau reînnoi permise de conducere fără a fi necesară utilizarea tehnologiilor menționate anterior, dacă conducătorul auto obține un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și este supus unor controale medicale regulate pentru o anumită perioadă. Controalele medicale periodice pot fi efectuate în timpul utilizării unor astfel de tehnologii și/sau după utilizarea acestora.

Grupa 2:

(3) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe.

(4) Autoritatea medicală competentă poate enunța recomandări de durată limitată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.

Titlul 12

DROGURI ȘI MEDICAMENTE

12. Următoarele norme se aplică în cazul drogurilor și al medicamentelor.

Abuz:

(1) Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care sunt dependenți de substanțe psihotrope sau stupefiante sau care nu sunt dependenți de astfel de substanțe, dar nu vor sau nu reușesc să disocieze consumul de conducere, oricare ar fi categoria de permis de conducere solicitată.

Consum regulat:

Grupa 1:

(2) Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care utilizează regulat substanțe psihotrope sau stupefiante, sub orice formă, care pot limita capacitatea lor de a conduce în siguranță, în cazul în care cantitățile absorbite sunt atât de mari încât au efecte negative asupra conducerii. Aceasta se aplică tuturor medicamentelor sau combinațiilor de medicamente care afectează capacitatea mintală sau fizică de a conduce.

Autoritatea medicală competentă poate enunța recomandări de durată limitată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.

Grupa 2:

(3) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe și poate stabili anumite cerințe sau restricții.

Titlul 13

AFECȚIUNI RENALE

13. Următoarele norme se aplică solicitanților cu afecțiuni renale.

Grupa 1:

(1) Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere pentru solicitanții sau conducătorii auto care suferă de insuficiență renală gravă și, prin urmare, se confruntă cu o limitare semnificativă a capacității fizice, sub rezerva avizului medical al unui cadru medical autorizat și competent și a controalelor medicale periodice.

Grupa 2:

(2) Permisele de conducere nu se eliberează și nu se reînnoiesc pentru solicitanții sau conducătorii auto cu insuficiență renală gravă ireversibilă, în afara cazurilor excepționale justificate în mod corespunzător printr-un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și sub rezerva controalelor medicale periodice.

Titlul 14

DISPOZIȚII DIVERSE

Grupa 1:

(1) Se pot elibera sau reînnoi permise de conducere pentru solicitanții sau conducătorii auto care au suferit un transplant de organe sau au un implant artificial care afectează capacitatea lor de a conduce, sub rezerva unui aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și, în cazul în care este necesar, a controalelor medicale periodice.

Grupa 2:

(2) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe.

Ca regulă generală, nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de o afecțiune care nu este menționată în prezenta anexă, dar este susceptibilă de a constitui sau de a genera o incapacitate funcțională care poate afecta siguranța conducerii, în afara cazului în care solicitarea se bazează pe un aviz medical al unui cadru medical autorizat și competent și, în cazul în care este necesar, solicitantul sau conducătorul auto este supus unor controale medicale periodice.

ANEXA IV

STANDARDE MINIME APLICABILE PERSOANELOR CARE ASIGURĂ DESFĂȘURAREA TESTELOR PRACTICE DE CONDUCERE

1. Competențele necesare unui examinator

(1) O persoană autorizată să asigure evaluarea practică într-un vehicul cu motor a aptitudinilor de conducere ale unui candidat are cunoștințele, aptitudinile și competențele referitoare la subiectele menționate la punctele (2)-(8).

(2) Competențele unui examinator sunt relevante pentru evaluarea performanțelor unui candidat care dorește să obțină permisul de conducere pentru categoria pentru care s-a organizat examenul de conducere.

(3) Cunoștințe despre conducere și evaluare și înțelegerea acestora:

(a) teoria comportamentului în timpul conducerii;

(b) perceperea pericolelor și prevenirea accidentelor; aceasta include înțelegerea și acordarea de atenție vulnerabilității participanților la trafic nemotorizați și a utilizatorilor de vehicule motorizate cu două roți;

(c) programa pe care se bazează standardele aplicabile testului de conducere;

(d) cerințele testului de conducere;

(e) legislația rutieră aplicabilă, inclusiv dreptul Uniunii și cel intern în vigoare și orientările de interpretare;

(f) teorie și tehnici de evaluare;

(g) conducerea defensivă.

(4) Aptitudini de evaluare:

Examinatorul are capacitatea:

(a) de a observa cu precizie, de a monitoriza și de a evalua performanța globală a candidatului, în special:

(i) identificarea corectă și globală a situațiilor periculoase;

(ii) determinarea cu precizie a cauzelor și efectelor probabile ale situațiilor periculoase;

(iii) dobândirea competențelor și recunoașterea erorilor;

(iv) uniformitatea și coerența în evaluare;

(b) de a asimila rapid informații și de a extrage elementele esențiale;

(c) de a anticipa, de a identifica posibile probleme și de a concepe strategii pentru rezolvarea acestora;

(d) de a oferi feedback în timp util și constructiv.

(5) Aptitudini personale de conducere:

O persoană autorizată să desfășoare un test practic pentru o anumită categorie de permis de conducere trebuie să fie capabilă să conducă tipul relevant de vehicul cu motor la un nivel ridicat constant.

(6) Calitatea serviciului:

(a) stabilirea și comunicarea cerințelor în ceea ce privește candidatul în timpul testului;

(b) comunicarea în mod clar, utilizând un conținut, un stil și un limbaj adaptat publicului vizat și contextului, și răspunsul la întrebările candidaților;

(c) informarea clară privind rezultatele testului;

(d) tratarea cu respect și fără discriminare a candidaților.

(7) Cunoașterea tehnicii și fizicii autovehiculelor inclusiv:

(a) cunoașterea aspectelor tehnologice ale vehiculelor cum ar fi direcția, pneurile, frânele, luminile, în special pentru motociclete și vehicule grele;

(b) cunoașterea siguranței încărcării;

(c) cunoașterea aspectelor fizice ale vehiculelor cum ar fi viteza, frecarea, dinamica și energia.

(8) Conducerea cu economie de carburant sau de energie și cu respect față de mediul înconjurător.

2. Condiții generale

(1) Un examinator pentru categoria B:

(a) deține un permis de conducere pentru categoria B de cel puțin trei ani;

(b) este în vârstă de cel puțin 23 de ani;

(c) a finalizat cu succes calificarea inițială prevăzută la punctul 3, urmată de asigurarea calității și formarea continuă prevăzute la punctul 4;

(d) a încheiat o formare profesională care conduce cel puțin la finalizarea nivelului 3 prevăzut în Clasificarea Internațională Standard a Educației (ISCED) a UNESCO;

(e) nu activează în același timp ca examinator auto și ca instructor auto comercial.

(2) Un examinator pentru celelalte categorii:

(a) este titular al unui permis de conducere pentru categoria în cauză sau are cunoștințe echivalente obținute prin calificări profesionale adecvate;

(b) a finalizat cu succes calificarea inițială prevăzută la punctul 3, urmată de asigurarea calității și formarea continuă prevăzute la punctul 4;

(c) este examinator calificat pentru categoria B de cel puțin trei ani; se poate renunța la această cerință, cu condiția ca examinatorul respectiv să poată dovedi:

(i) că are cel puțin cinci ani de experiență de conducere în categoria în cauză; sau

(ii) că a promovat o evaluare teoretică și practică a aptitudinilor de conducere pentru un nivel mai ridicat decât cel necesar pentru obținerea unui permis de conducere, făcând astfel inutilă această ultimă cerință;

(d) a încheiat o formare profesională care conduce cel puțin la finalizarea nivelului 3 prevăzut în ISCED;

(e) nu activează în același timp ca examinator auto și ca instructor auto comercial.

(3) Standarde profesionale

În îndeplinirea sarcinilor lor de evaluare practică, examinatorii nu sunt supuși niciunei influențe externe, directe sau indirecte. Aceștia se abțin de la orice acțiune incompatibilă cu îndatoririle lor și sunt obiectivi și imparțiali în îndeplinirea sarcinilor lor.

(4) Echivalări

(a) Statele membre pot autoriza un examinator să asigure desfășurarea testelor de conducere pentru categoriile AM, A1, A2 și A pe baza promovării calificării inițiale prevăzute la punctul 3 pentru una dintre aceste categorii.

(b) Statele membre pot autoriza un examinator să asigure desfășurarea testelor de conducere pentru categoriile C1, C, D1 și D pe baza promovării calificării inițiale prevăzute la punctul 3 pentru una dintre aceste categorii.

(c) Statele membre pot autoriza un examinator să asigure desfășurarea testelor de conducere pentru categoriile BE, C1E, CE, D1E și DE pe baza promovării calificării inițiale prevăzute la punctul 3 pentru una dintre aceste categorii.

3. Calificare inițială

(1) Formare inițială

(a) Înainte ca o persoană să poată fi autorizată pentru a asigura desfășurarea testelor de conducere, persoana respectivă absolvă programul de formare specificat de un stat membru pentru a avea competențele prevăzute la punctul 1.

(b) Pentru fiecare program de formare, statele membre stabilesc dacă conținutul respectivului program permite autorizarea desfășurării evaluării testelor de conducere pentru o singură categorie de permis de conducere sau pentru mai multe categorii.

(2) Examinări

(a) Înainte ca o persoană să poată fi autorizată să asigure desfășurarea testelor de conducere, persoana respectivă demonstrează că posedă un nivel satisfăcător de cunoștințe, înțelegere și aptitudini în privința subiectelor enumerate la punctul 1.

(b) Statele membre desfășoară un proces de examinare care evaluează, într-o manieră pedagogică adecvată, competențele unei persoane astfel cum au fost definite la punctul 1, în special la punctul 1 subpunctul (4). Procesul de examinare îndeplinește cerințele de accesibilitate prevăzute în Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului ([1]) și include atât un element teoretic, cât și un element practic. În cazul în care este necesar, se poate folosi evaluarea asistată de calculator. Detaliile privind natura și durata oricăror teste și evaluări din cadrul examinării sunt lăsate la aprecierea fiecărui stat membru.

(c) Pentru fiecare tip de examinare, statele membre stabilesc dacă conținutul respectivei examinări permite autorizarea desfășurării evaluării testelor de conducere pentru o singură categorie de permis de conducere sau pentru mai multe categorii.

4. Asigurarea calității și formarea continuă

(1) Asigurarea calității

(a) Statele membre stabilesc dispoziții privind asigurarea calității care să permită menținerea nivelului examinatorilor.

(b) Dispozițiile privind asigurarea calității prevăd controlul examinatorilor la locul lor de muncă, formarea lor ulterioară și reacreditarea, dezvoltarea lor profesională continuă și evaluarea periodică a rezultatelor testelor de conducere la care au asistat.

(c) Statele membre prevăd ca fiecare examinator să fie supus unui control anual, punând în aplicare dispozițiile privind asigurarea calității menționate la punctul 4 subpunctul (1) litera (b). De asemenea, statele membre prevăd ca fiecare examinator să fie observat pe parcursul desfășurării testelor de conducere o dată la cinci ani, pentru o perioadă minimă cumulată de cel puțin o jumătate de zi, permițând observarea mai multor teste. Atunci când sunt identificate probleme, se iau măsuri corective. Observatorul este o persoană autorizată în acest scop de către statul membru.

(d) Statele membre pot prevedea ca, atunci când un examinator este autorizat să asigure desfășurarea testelor de conducere la mai multe categorii, îndeplinirea cerințelor de observare a testelor pentru o categorie să însemne îndeplinirea cerințelor pentru mai multe categorii.

(e) Activitatea de efectuare a examinării auto este monitorizată și controlată de un organism autorizat de către statul membru, pentru a se asigura că evaluarea este corectă și consecventă. Statele membre se asigură că membrii organismului respectiv care au sarcina de a efectua monitorizarea și supravegherea sunt imparțiali și independenți de intervenții externe sau de presiunea politică în exercitarea funcțiilor lor.

([1]) Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

(2) Formare continuă

(a) Statele membre prevăd că, pentru a rămâne autorizați, examinatorii, indiferent de numărul de categorii pentru care sunt acreditați, efectuează:

(i) o formare periodică minimă de patru zile în total la fiecare perioadă de doi ani, pentru:

— a-și menține și actualiza cunoștințele și aptitudinile necesare în vederea efectuării examinării și a comunicării;

— a dezvolta noi competențe care au devenit esențiale pentru exercitarea profesiei lor;

— a se asigura că desfășoară în continuare testele în mod corect și uniform;

(ii) o formare periodică minimă de cel puțin cinci zile în total la fiecare perioadă de cinci ani pentru a-și dezvolta și menține aptitudinile practice necesare pentru conducere.

(b) Statele membre iau măsurile adecvate pentru a se asigura că se efectuează cu promptitudine formarea specifică a acelor examinatori în cazul cărora sistemul de asigurare a calității aflat în vigoare a constatat o activitate cu deficiențe majore.

(c) Formarea periodică se poate face sub forma unei ședințe de informare, a unei formări într-o sală de curs, a învățării în mod tradițional sau pe suport electronic, putând fi efectuată individual sau în grup. Formarea poate include reacreditări în conformitate cu standardele pe care statele membre le consideră adecvate.

(d) Statele membre pot prevedea ca, în cazul în care un examinator este autorizat să asigure desfășurarea testelor de conducere pentru mai multe categorii, îndeplinirea cerințelor privind formarea periodică pentru testele aferente unei categorii înseamnă îndeplinirea cerințelor pentru mai multe categorii, sub rezerva îndeplinirii condiției prevăzute la punctul 4 subpunctul (2) litera (e).

(e) În cazul în care un examinator nu a asigurat desfășurarea testelor de conducere pentru o categorie pe parcursul unei perioade de 24 de luni, examinatorul susține o reevaluare adecvată înainte de a i se permite să desfășoare teste de conducere pentru categoria respectivă. Reevaluarea poate fi susținută ca parte a cerințelor precizate la punctul 4 subpunctul (2) litera (a).

5. Drepturi dobândite

(1) Statele membre pot permite ca persoanele autorizate să asigure desfășurarea testelor de conducere imediat înainte de 19 ianuarie 2013 să continue să asigure desfășurarea testelor de conducere, cu toate că nu au fost autorizate în conformitate cu condițiile generale de la punctul 2 sau cu procesul inițial de calificare prevăzut la punctul 3.

(2) Acești examinatori se supun însă dispozițiilor privind controlul efectuat cu regularitate și asigurarea calității prevăzute la punctul 4.

ANEXA V

CERINȚE MINIME PRIVIND FORMAREA ȘI EXAMINAREA CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN VEDEREA CONDUCERII ANSAMBLURILOR DE VEHICULE, INCLUSIV A VEHICULELOR CARE UTILIZEAZĂ COMBUSTIBILI ALTERNATIVI, A AUTORULOTELOR ȘI A VEHICULELOR DE URGENȚĂ

Statele membre iau măsurile necesare pentru:

(a) a aproba și supraveghea formarea prevăzută la articolul 10 alineatul (1) litera (d); sau

(b) a organiza testele de verificare a aptitudinilor și comportamentului prevăzute la articolul 10 alineatul (1) litera (d).

Titlul A

ANSAMBLURI

1. Durata formării conducătorilor auto este de cel puțin șapte ore;

2. Conținutul formării conducătorilor auto

Formarea conducătorilor auto acoperă cunoștințele, aptitudinile și comportamentul descrise la punctele 2 și 7 din anexa II. Se acordă o atenție specială dinamicii deplasării vehiculelor, criteriilor de siguranță, vehiculului tractor și remorcii (mecanismul de cuplare), încărcării corecte și elementelor de siguranță.

Componenta practică include următoarele exerciții: accelerarea, decelerarea, mersul înapoi, frânarea, distanța de oprire, schimbarea benzii de circulație, frânarea și manevrele de evitare, balansul remorcii, decuplarea și recuplarea unei remorci la autovehiculul său și parcarea.

Fiecare participant la formare efectuează componenta practică și își demonstrează aptitudinile și comportamentul pe drumurile publice.

Ansamblurile de vehicule folosite pentru formare se încadrează în categoria de ansambluri de vehicule pentru care solicitantul a cerut eliberarea unui permis de conducere.

3. Durata și conținutul testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului

Durata testului și distanța parcursă sunt suficiente pentru a evalua aptitudinile și comportamentul prevăzute la punctul 2.

Titlul B

AUTORULOTE ȘI VEHICULE DE URGENȚĂ

1. Durata formării conducătorilor auto este de cel puțin șapte ore, iar formarea poate fi organizată pe drumuri publice sau pe un circuit închis.

2. Conținutul formării conducătorilor auto

Formarea conducătorilor auto acoperă cunoștințele, aptitudinile și comportamentul descrise la titlul A punctul 2 din anexa II și, în privința categoriei C1, titlul B punctul 8 din anexa II. Se acordă o atenție specială dinamicii deplasării vehiculelor, criteriilor de siguranță, încărcării corecte și elementelor de siguranță.

Componenta practică include următoarele exerciții: accelerarea, decelerarea, mersul înapoi, frânarea, distanța de oprire, schimbarea benzii de circulație, balansul remorcii, decuplarea și recuplarea unei remorci la autovehiculul său, frânarea/manevrele de evitare și parcarea. În ceea ce privește vehiculele de urgență, se acordă o atenție deosebită asigurării faptului că conducătorul auto are competențele necesare pentru a face față în mod adecvat dificultăților suplimentare generate de conducerea vehiculului într-o situație de urgență.

Vehiculele utilizate pentru formare se încadrează în categoria de vehicule pentru care solicitantul a cerut eliberarea unui permis de conducere.

3. Durata și conținutul testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului

Durata testului și distanța parcursă sunt suficiente pentru a evalua aptitudinile și comportamentul prevăzute la punctul 2.

ANEXA VI

CERINȚE MINIME PRIVIND FORMAREA ȘI EXAMINAREA CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN VEDEREA CONDUCERII MOTOCICLETELOR DIN CATEGORIA A (ACCES PROGRESIV)

1. Statele membre iau măsurile necesare pentru:

   (a) a aproba și supraveghea formarea prevăzută la articolul 10 alineatul (1) litera (c); sau

   (b) a organiza testele de verificare a aptitudinilor și a comportamentului prevăzute la articolul 10 alineatul (1) litera (c).

2. Durata formării conducătorilor auto este de cel puțin șapte ore.

3. Conținutul formării conducătorilor auto

   Formarea conducătorilor auto cuprinde toate aspectele menționate la punctul 6 din anexa II.

   Fiecare participant efectuează componentele practice ale formării și își demonstrează aptitudinile și comportamentul pe drumurile publice.

   Motocicletele utilizate pentru formare se încadrează în categoria de motociclete pentru care solicitantul a cerut eliberarea unui permis de conducere.

4. Durata și conținutul testului de verificare a aptitudinilor și a comportamentului

   Durata testului și distanța parcursă sunt suficiente pentru a evalua aptitudinile și comportamentul prevăzute la punctul 3.

ANEXA VII

TABEL DE CORESPONDENȚĂ

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
—	—	Articolul 1
—	—	Articolul 2 punctele 1, 2, 3, 13 și 14
Articolul 1 alineatul (1)	—	Articolul 4 alineatul (1)
Articolul 1 alineatele (2), (3) și (4)	—	Articolul 4 alineatele (5) și (6)
—	—	Articolul 3 alineatele (1)-(5)
Articolul 2 alineatul (1)	—	Articolul 3 alineatul (6)
Articolul 2 alineatul (2)	—	Articolul 4 alineatul (3)
Articolul 3 alineatele (1) și (2)	—	Articolul 4 alineatul (2)
Articolul 3 alineatul (3)	—	Articolul 4 alineatul (4)
—	—	Articolul 4 alineatul (7)
—	—	Articolul 5 alineatele (1)-(5) și (7)
Articolul 4 alineatul (1), prima teză	—	Articolul 6 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1), a doua teză	—	Articolul 7 alineatul (1)
Articolul 4 alineatul (1), a treia teză	—	Articolul 2 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (2)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatul (2) prima liniuță	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (a) și articolul 2 punctele 5, 6 și 7
Articolul 4 alineatul (2) a doua liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatul (3)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (b)
Articolul 4 alineatul (3) prima liniuță	—	Articolul 2 punctul 8
Articolul 4 alineatul (3) a doua liniuță	—	Articolul 2 punctul 9
Articolul 4 alineatul (3) litera (a) prima și a doua liniuță	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (i)
Articolul 4 alineatul (3) litera (a) a treia liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (a)

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Articolul 4 alineatul (3) litera (b) prima liniuță	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (ii)
Articolul 4 alineatul (3) litera (b) a doua liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (b)
Articolul 4 alineatul (3) litera (c) punctul (i)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (iii) prima liniuță
Articolul 4 alineatul (3) litera (c) punctul (i) prima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (c) punctul (i)
Articolul 4 alineatul (3) litera (c) punctul (ii)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (b) punctul (iii) a doua liniuță
Articolul 4 alineatul (3) litera (c) punctul (ii) prima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (c) punctul (ii)
Articolul 4 alineatul (4)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c)
Articolul 4 alineatul (4) prima liniuță	—	Articolul 2 punctele 10 și 11
Articolul 4 alineatul (4) a doua liniuță	—	Articolul 1 alineatul (2) litera (b)
Articolul 4 alineatul (4) litera (a)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i)
Articolul 4 alineatul (4) litera (a) prima liniuță	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) primul paragraf și articolul 2 punctul 12
Articolul 4 alineatul (4) litera (a) a doua liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (a)
Articolul 4 alineatul (4) litera (a) a treia liniuță	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) al doilea și al treilea paragraf
Articolul 4 alineatul (4) litera (b), cu excepția ultimei teze	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii)
Articolul 4 alineatul (4) litera (b) ultima teză	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (b)
Articolul 4 alineatul (4) litera (c), cu excepția ultimei liniuțe	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (iii)
Articolul 4 alineatul (4) litera (c) ultima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (b)
Articolul 4 alineatul (4) litera (d)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (iv)
Articolul 4 alineatul (4) litera (e), cu excepția ultimei liniuțe	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (v)
Articolul 4 alineatul (4) litera (e) ultima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (b)
Articolul 4 alineatul (4) litera (f)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (vi)
Articolul 4 alineatul (4) litera (g), cu excepția ultimei liniuțe	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (vii)
Articolul 4 alineatul (4) litera (g) ultima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (d)
Articolul 4 alineatul (4) litera (h)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (viii)

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Articolul 4 alineatul (4) litera (i), cu excepția ultimei liniuțe	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ix)
Articolul 4 alineatul (4) litera (i) ultima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (d)
Articolul 4 alineatul (4) litera (j)	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (x)
Articolul 4 alineatul (4) litera (k), cu excepția ultimei liniuțe	—	Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (xi)
Articolul 4 alineatul (4) litera (k) ultima liniuță	—	Articolul 7 alineatul (1) litera (f)
Articolul 4 alineatul (5)	—	Articolul 6 alineatul (2)
Articolul 4 alineatul (6) prima paragraf litera (a)	—	Articolul 7 alineatul (2) litera (a)
Articolul 4 alineatul (6) prima paragraf litera (b)	—	Articolul 7 alineatul (2) litera (b)
Articolul 4 alineatul (6) prima paragraf litera (c)	—	Articolul 7 alineatul (2) litera (c)
Articolul 4 alineatul (6) prima paragraf litera (d)	—	Articolul 7 alineatul (2) litera (d)
Articolul 4 alineatul (6) a doua paragraf	—	Articolul 7 alineatul (3)
Articolul 4 alineatul (6) al treilea și al patrulea paragraf	—	Articolul 7 alineatul (4)
Articolul 4 alineatul (7) primul paragraf	—	Articolul 7 alineatul (1) literele (e) și (g)
Articolul 4 alineatul (7) al doilea paragraf	—	Articolul 7 alineatul (2) literele (e) și (f)
Articolul 5	—	Articolul 8
Articolul 6 alineatul (1)	—	Articolul 9 alineatul (1)
Articolul 6 alineatul (2) litera (a)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (a)
Articolul 6 alineatul (2) litera (b)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (b)
—	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (c)
—	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (d)
Articolul 6 alineatul (2) litera (c)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (e)
—	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (f)
Articolul 6 alineatul (2) litera (d)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (g)

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Articolul 6 alineatul (2) litera (e)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (h)
Articolul 6 alineatul (2) litera (f)	—	Articolul 9 alineatul (2) punctul (i)
Articolul 6 alineatul (3)	—	Articolul 9 alineatul (3)
Articolul 6 alineatul (4) literele (a) și (b)	—	Articolul 9 alineatul (4) literele (a) și (b)
—	—	Articolul 9 alineatul (4) primul paragraf literele (c) și (d) și al doilea, al treilea și al patrulea paragraf
Articolul 6 alineatul (4) litera (c)	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (j)
—	—	Articolul 9 alineatul (2) litera (k)
Articolul 7 alineatul (1)	—	Articolul 10 alineatul (1)
Articolul 7 alineatul (2)	—	Articolul 10 alineatul (2) primul, al doilea și al treilea paragraf
Articolul 7 alineatul (3), primul paragraf	—	Articolul 10 alineatul (3)
Articolul 7 alineatul (3) al doilea paragraf	—	—
Articolul 7 alineatul (3) al treilea paragraf	—	Articolul 10 alineatul (2) al patrulea paragraf
Articolul 7 alineatul (3) al patrulea paragraf	—	Articolul 10 alineatul (2) al patrulea paragraf
Articolul 7 alineatul (3) al cincilea paragraf	—	Articolul 10 alineatul (2) al cincilea paragraf
—	—	Articolul 10 alineatul (2) al șaselea paragraf
Articolul 7 alineatul (3) al șaselea paragraf	—	Articolul 10 alineatul (2) al șaptelea paragraf
—	—	Articolul 10 alineatul (2) al optulea paragraf
Articolul 7 alineatul (4)	—	Articolul 10 alineatul (4)
Articolul 7 alineatul (5)	—	Articolul 10 alineatul (5)
—	—	Articolul 12
Articolul 8	—	Articolul 4 alineatul (8), articolul 5 alineatul (6), articolul 8 alineatul (2), articolul 10 alineatul (6), articolul 19 alineatul (2) și articolul 25

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Articolul 9	—	Articolul 26
Articolul 10	—	Articolul 19
Articolul 11 alineatele (1), (2) și (3)	—	Articolul 13 alineatele (1), (2) și (3)
Articolul 11 alineatul (4)	—	Articolul 16 alineatele (1) și (2)
Articolul 11 alineatul (5)	—	Articolul 13 alineatul (4)
—	—	Articolul 14
—	—	Articolul 15 alineatele (1), (3), (4) și (6)-(10)
Articolul 11 alineatul (6)	—	Articolul 15 alineatele (2) și (5)
—	—	Articolul 16 alineatele (3) și (4)
—	—	Articolul 17
—	—	Articolul 18
Articolul 12	—	Articolul 20 alineatul (1)
—	—	Articolul 20 alineatele (2), (3) și (4)
Articolul 13	—	Articolul 21
Articolul 14	—	Articolul 24
Articolul 15 alineatul (1)	—	Articolul 22 alineatul (1)
Articolul 15 alineatele (2) și (3)	—	Articolul 22 alineatul (2)
Articolul 15 alineatul (4)	—	Articolul 22 alineatul (3)
—	—	Articolul 22 alineatele (4), (5) și (6)
—	—	Articolul 23
—	—	Articolul 27
—	—	Articolul 28
Articolul 16	—	Articolul 29
Articolul 17	—	Articolul 30

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Articolul 18	Articolul 8	Articolul 31
Articolul 19	—	Articolul 32
Anexa I	—	Anexa I părțile A1, A2, D și E
—	Articolul 1	—
—	Articolul 2 alineatul (1)	Anexa I Partea B punctul (1)
—	Articolul 2 alineatul (2)	—
—	Articolul 2 alineatul (3)	—
—	Articolul 3	Anexa I Partea B punctul (2)
—	Articolul 4	Anexa I Partea B punctul (3)
—	Articolul 5 alineatul (1)	Anexa I Partea B punctul (4)
—	Articolul 5 alineatul (2)	Anexa I Partea B punctul (5)
—	Articolul 5 alineatul (3)	Anexa I Partea B punctul (6)
—	Articolul 5 alineatul (4)	Anexa I Partea B punctul (7)
—	Articolul 5 alineatul (5)	Anexa I Partea B punctul (8)
—	Articolul 6	—
—	Articolul 7 alineatul (1)	Anexa I Partea B punctul (9)
—	Articolul 7 alineatul (2)	Anexa I Partea B punctul (10)
—	Anexa I	Anexa I Partea B1
—	Anexa II	Anexa I Partea B2
—	Anexa III	Anexa I Partea B3
—	Anexa IV	Anexa I Partea B4
Anexa II	—	Anexa II
Anexa III, cu excepția punctelor 3, 4 și 5	—	Anexa III
Anexa III punctele 3, 4 și 5	—	Articolul 11

Directiva 2006/126/CE	Regulamentul (UE) nr. 383/2012	Prezenta directivă
Anexa IV	—	Anexa IV
Anexa V	—	Anexa V titlul A
—	—	Anexa V titlul B
Anexa VI	—	Anexa VI
Anexa VII	—	—
Anexa VIII	—	Anexa VII