COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (text codificat)

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. În contextul unei Europe a cetăţenilor, Comisia acordă o mare importanţă simplificării şi clarităţii dreptului Uniunii în scopul de a-l face mai lizibil şi mai accesibil cetăţeanului, oferindu-i astfel posibilităţi sporite de a face uz de drepturile specifice care îi sunt conferite.

   Dar acest obiectiv nu va putea fi atins atât timp cât va persista un număr mult prea mare de dispoziţii care, fiind modificate de nenumărate ori şi adeseori în mod substanţial, se găsesc dispersate parte în actul originar, parte în actele modificatoare ulterioare. Astfel, pentru a identifica dispoziţiile în vigoare, este necesară o muncă de cercetare şi de comparare a unui număr mare de acte.

   Prin urmare, claritatea şi transparenţa dreptului depind şi de codificarea legislaţiei adeseori modificată.

2. La 1 aprilie 1987, Comisia a dat instrucţiuni[1] serviciilor sale de a realiza codificarea tuturor actelor cel mai târziu după a zecea lor modificare, menţionând că este vorba despre o cerinţă minimală şi că, în vederea clarităţii şi a bunei înţelegeri a dispoziţiilor acestora, serviciile responsabile ar trebui să codifice textele la intervale şi mai scurte.

3. Concluziile preşedinţiei Consiliului European de la Edinburgh, din decembrie 1992, au confirmat aceste imperative[2,] subliniind importanţa codificării care asigură o securitate juridică în ceea ce priveşte dreptul aplicabil la un moment dat în legătură cu o problemă specifică.

   Codificarea trebuie realizată respectând cu stricteţe procedura normală de adoptare a actelor Uniunii.

   Întrucât nici o modificare de substanţă nu poate fi introdusă în actele care fac obiectul codificării, Parlamentul European, Consiliul şi Comisia au convenit, prin acordul interinstituţional din 20 decembrie 1994, că, în vederea adoptării rapide a actelor codificate, ar putea fi utilizată o procedură accelerată.

4. Obiectul prezentei propuneri este codificarea Directivei (CE) nr. 2003/59 a Parlamentului European și a Consiliului, din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului[3]. noua directivă se substituie diverselor acte care îi sunt încorporate[4]. Prezenta propunere păstrează în totalitate conţinutul actelor astfel codificate şi se limitează la a le regrupa, aducând numai modificările de formă cerute de însăşi operaţia de codificare.

5. Prezenta propunere de codificare a fost elaborată pe baza unei consolidări prealabile, în 24 de limbi oficiale, a textului Directivei (CE) nr. 2003/59 şi a actelor care au modificat-o, efectuată prin intermediul unui sistem informatic, de către Oficiul pentru Publicaţii al Uniunii Europene. În cazul articolelor renumerotate, corelaţia între vechea numerotare şi cea nouă este prezentată în tabelul de corespondenţă din anexa V la directiva codificată.

---

1 COM(87) 868 PV.

2 A se vedea anexa 3 din partea A. a susmenţionatelor concluzii.

3 Înscrisă în programul legislativ pentru anul 2020.

4 A se vedea anexa IV, partea A la prezenta propunere.

↓ 2003/59/CE (adaptat)

2021/0018 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (text codificat)

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ parlamentelor naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[5],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[6],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

↓

(1) Directiva 2003/59 a Parlamentului European și al Consiliului[7] a fost modificată de mai multe ori şi în mod substanţial[8]. Este necesar, din motive de claritate şi de raţionalizare, să se codifice respectiva directivă.

↓ 2018/645 considerentul 1

(2) În Cartea sa albă din 28 martie 2011, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”[9], Comisia stabilește obiectivul „zero decese”, conform căruia Uniunea ar trebui să se apropie, până în 2050, de cifra zero în privința numărului de decese cauzate de accidentele rutiere.

5 JO C […] […], p. […].

6 JO C […] […], p. […].

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

8 A se vedea anexa IV, partea A.

9 COM(2011) 144 final.

↓ 2018/645 considerentul 2

(3) În comunicarea sa privind orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”[10], Comisia a propus ca obiectiv reducerea la jumătate, începând din 2010, a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020. În vederea atingerii acestui obiectiv, Comisia a stabilit șapte obiective strategice, inclusiv îmbunătățirea educației și a formării utilizatorilor drumurilor, precum și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

↓ 2018/645 considerentul 3

(4) Consiliul European din 23-24 octombrie 2014 a aprobat un obiectiv obligatoriu de reducere la nivel intern în toate sectoarele economice a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 față de nivelurile din 1990. Acest obiectiv de reducere a emisiilor va contribui la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung ale Acordului de la Paris și toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea sa. În sectorul transporturilor este nevoie de o abordare cuprinzătoare pentru promovarea atât a reducerii emisiilor, cât și a eficienței energetice. Ar trebui să se facă progrese în direcția unei mobilități cu emisii scăzute de dioxid de carbon, printre altele prin cercetare și prin introducerea unor inovații tehnologice deja disponibile. Este necesară formarea în mod corespunzător a conducătorilor auto, astfel încât aceștia să conducă în cel mai eficient mod cu putință.

↓ 2003/59/CE considerentul 3 (adaptat)

(5) Pentru a permite conducătorilor auto să îndeplinească cerințele ⌦ legate de ⌫ piața transporturilor rutiere, este necesară aplicarea normelor ⌦ Uniunii privind nivelul minim de formare profesională pentru conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere, ⌫ tuturor conducătorilor auto, indiferent dacă ei conduc autovehicule în calitate de persoană independentă sau ca lucrători salariați și indiferent dacă efectuează această activitate în nume propriu sau în numele unor terți (contra cost).

↓ 2003/59/CE considerentul 4 (adaptat)

(6) ⌦ Normele Uniunii privind nivelul minim de formare profesională pentru conducătorii auto care efectuează transporturi rutiere au ⌫ drept scop luarea măsurilor de siguranță pentru ca, prin această calificare, conducătorul auto să se încadreze într-un standard datorită căruia să aibă acces și să efectueze activitatea de conducere auto.

↓ 2003/59/CE considerentul 5

(7) În mod specific, obligația de a deține o calificare inițială și de a participa la instruiri periodice are drept scop îmbunătățirea siguranței rutiere și a siguranței conducătorului

[10] COM(2010) 389 final.

auto, inclusiv în timpul operațiilor efectuate de conducătorul auto atunci când vehiculul este oprit. În plus, natura modernă a profesiei de conducător auto trebuie să trezească interesul tinerilor pentru această profesie, contribuind la recrutarea de noi conducători auto atunci când numărul lor este insuficient.

↓ 2003/59/CE considerentul 6

(8) Pentru evitarea condițiilor inegale de concurență, prezenta directivă trebuie să se aplice activității de conducere a autovehiculelor atât de către resortisanții unui stat membru, cât și de către resortisanții unor țări terțe care sunt angajați sau utilizați de o întreprindere înființată într-un stat membru.

↓ 2003/59/CE considerentul 22 (adaptat)

(9) Pentru a se respecta principiile legislației ⌦ Uniunii ⌫, este de dorit ca acei conducători auto care efectuează transporturi în cazurile în care se consideră că există un impact mai redus asupra siguranței rutiere sau în cazurile în care dispozițiile prezentei directive ar impune o povară economică sau socială disproporționată, să fie exceptați de la aplicarea prezentei directive.

↓ 2018/645 considerentul 6 (adaptat)

(10) ⌦ Anumite ⌫ excepții ⌦ ar trebui stabilite în ceea ce privește ⌫ la situațiile în care condusul nu reprezintă activitatea principală a conducătorului auto și cerința de a respecta dispozițiile ⌦ prezentei ⌫ directive ar impune o sarcină disproporționată pentru conducătorii auto. În general, condusul nu este considerat activitate principală a conducătorului auto atunci când reprezintă sub 30 % din timpul de lucru lunar.

↓ 2018/645 considerentul 7 (adaptat)

(11) În cazul condusului ocazional în zone rurale ⌦ sau în cazul în care acesta este efectuat ⌫ de către conducători auto care își aprovizionează propria întreprindere, ar trebui să se aplice excepții, cu condiția asigurării siguranței rutiere. Având în vedere condițiile diferite din punct de vedere geografic, climatic și al densității populației din zonele rurale din Uniune, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a stabili, de exemplu, în funcție de tipul de drum, de volumul traficului sau de prezența utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, dacă activitatea de conducere respectivă poate fi considerată ocazională și dacă o astfel de excepție are impact asupra siguranței rutiere.

↓ 2018/645 considerentul 8

(12) Dat fiind faptul că distanțele pe care trebuie să le parcurgă în cursul activității lor persoanele care lucrează în domeniul agricol, horticol, forestier, al creșterii animalelor sau piscicol, care sunt exceptate prin prezenta directivă, variază în cadrul Uniunii, ar trebui să se lase la latitudinea statelor membre să stabilească în legislația lor națională

distanțele maxime permise, calculate de la sediul întreprinderii, care fac obiectul excepțiilor.

↓ 2003/59/CE considerentul 7 (adaptat)

(13) Pentru a se stabili dacă un conducător auto își îndeplinește obligațiile, statele membre trebuie să elibereze conducătorilor auto un certificat de competență profesională CCP, care să certifice calificarea inițială sau formarea periodică a acestora.

↓ 2003/59/CE considerentul 8 (adaptat)

(14) Statele membre trebuie să poată face o selecție între câteva opțiuni, astfel încât să faciliteze punerea în aplicare a dispozițiilor legate de calificarea inițială.

↓ 2003/59/CE considerentul 9

(15) În vederea păstrării calificării de conducător auto, conducătorii auto actuali trebuie să fie obligați să participe periodic la stagii de perfecționare pentru aptitudinile esențiale în profesia lor.

↓ 2018/645 considerentul 9

(16) Conducătorilor auto care au fost exceptați de la obligația unei calificări inițiale ar trebui să li se ceară totuși să urmeze o formare profesională periodică pentru a se asigura actualizarea cunoștințelor acestora în ceea ce privește aspectele esențiale pentru activitatea lor profesională, concomitent cu menținerea excepției menționate.

↓ 2003/59/CE considerentul 10

(17) Condițiile minime care trebuie îndeplinite pentru calificarea inițială și formarea periodică se referă la normele de siguranță care trebuie respectate în timpul conducerii autovehiculelor și atunci când autovehiculele sunt oprite. Dezvoltarea aptitudinilor de conducere preventivă (anticiparea pericolelor, toleranța față de alți participanți la traficul rutier) împreună cu consumul rațional de carburant, au o influență pozitivă atât asupra societății, cât și asupra sectorului de transport rutier însuși.

↓ 2003/59/CE considerentul 11

(18) Prezenta directivă nu trebuie să aducă atingere drepturilor dobândite de un conducător auto care deține permisul de conducere necesar pentru desfășurarea activității de conducere a autovehiculelor înainte de data stabilită pentru obținerea unui CCP care să certifice calificarea inițială sau formarea periodică.

↓ 2003/59/CE considerentul 12

(19) Este necesar ca numai centrelor de formare profesională care au fost autorizate de autoritățile competente din statele membre să li se permită organizarea de cursuri de

formare stabilite pentru calificarea inițială și formarea periodică. Pentru asigurarea calității acestor centre autorizate, autoritățile competente trebuie să stabilească criterii armonizate pentru autorizarea lor, inclusiv acela al unui nivel ridicat de profesionalism bine stabilit.

↓ 2003/59/CE considerentul 13

(20) Pentru organizarea testărilor destinate calificării inițiale și formării periodice trebuie să răspundă nu numai autoritățile competente din statele membre, ci și orice entitate desemnată de acestea. Datorită importanței prezentei directive pentru siguranța rutieră și pentru egalitatea condițiilor concurențiale, aceste testări trebuie supravegheate de către autoritățile competente din statele membre.

↓ 2003/59/CE considerentul 14

(21) Statele membre trebuie să dispună ca prima sesiune de formare periodică să fie încheiată și să emită certificatele CCP corespunzătoare în termen de cinci ani fie de la data eliberării CCP-ului care să certifice calificarea inițială, fie de la data expirării perioadei de timp stabilite pentru ca anumiți conducători auto să-și revendice drepturile dobândite. De asemenea, trebuie să fie posibilă scurtarea sau extinderea acestor perioade de timp. În urma primei formări periodice, conducătorul auto trebuie să participe la stagii periodice de formare din cinci în cinci ani.

↓ 2003/59/CE considerentul 15 (adaptat)

(22) Pentru a certifica faptul că un conducător auto care este resortisantul unui stat membru este titularul unuia dintre certificatele CCP prevăzute de prezenta directivă și pentru facilitarea recunoașterii reciproce a diferitelor certificate CCP, statele membre trebuie să aplice codul armonizat ⌦ al Uniunii ⌫ stabilit în acest scop împreună cu data de expirare a codului, fie pe permisul de conducere fie pe noua carte de calificare a conducătorului auto care urmează să fie reciproc recunoscut de către statele membre și al cărui model armonizat este prevăzut de prezenta directivă. Cartea ⌦ respectivă ⌫ trebuie să îndeplinească aceleași criterii de siguranță ca și permisul de conducere, datorită importanței drepturilor pe care le conferă pentru securitatea rutieră și pentru egalitatea condițiilor concurențiale.

↓ 2018/645 considerentul 10

(23) Statele membre, în colaborare cu Comisia, ar trebui să facă schimb electronic de informații privind CCP. Acestea ar trebui să creeze platforma electronică necesară, ținând seama de o analiză cost-beneficiu realizată de Comisie, inclusiv de opțiunea de a extinde rețeaua UE de permise de conducere instituită în temeiul Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului[11]. Printre alte beneficii, o astfel de platformă va facilita accesul statelor membre la informațiile referitoare la formările încheiate, care nu sunt indicate pe permisul de conducere al conducătorului auto. Este important ca statele membre și Comisia să depună eforturi

---

[11] 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).

pentru a dezvolta în continuare această funcționalitate astfel încât autoritățile să aibă acces în timp real la informații în cursul controalelor în trafic.

↓ 2018/645 considerentul 11 (adaptat)

(24) Luând în considerare evoluțiile din domeniul formării profesionale și al educației, precum și în vederea sporirii contribuției ⌦ prezentei ⌫ directive la siguranța rutieră și a relevanței formării pentru conducătorii auto, subiectele legate de siguranța rutieră ar trebui ⌦ abordate ⌫ în cadrul cursurilor de formare, cum ar fi percepția riscurilor; protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, în special a pietonilor, a bicicliștilor și a persoanelor cu mobilitate redusă; condusul economic; condusul în condiții meteorologice extreme și transporturile excepționale. În acest context, cursurile ar trebui să abordeze și tema sistemelor de transport inteligente și să fie actualizate în concordanță cu dezvoltarea tehnologică.

↓ 2018/645 considerentul 12

(25) Statele membre ar trebui să dispună de o opțiune clară pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC), cum ar fi e-learningul și învățarea mixtă, pentru o parte a formării, asigurând totodată calitatea formării. Pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor TIC este important să se țină seama de faptul că, în cazul anumitor teme specifice, precum montarea lanțurilor de zăpadă sau asigurarea încărcăturii ori alte elemente de formare pentru care practica este esențială, se impune o formare practică, instrumentele de învățare menționate anterior nefiind corespunzătoare. Formarea practică ar putea consta în activități de condus, însă acest lucru nu este neapărat. O parte considerabilă din formarea necesară în temeiul prezentei directive ar trebui efectuată la un centru de formare autorizat.

↓ 2018/645 considerentul 13 (adaptat)

(26) Pentru a se asigura coerența între diferitele tipuri de formare necesare în temeiul dreptului Uniunii, statele membre ar trebui să dispună de posibilitatea de a combina diferite tipuri de cursuri de formare relevante: de exemplu, ar trebui să aibă posibilitatea să combine formarea în domeniul transportului de mărfuri periculoase, formarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap sau formarea privind transportul animalelor, cu formarea prevăzută în ⌦ prezenta ⌫ directivă.

↓ 2018/645 considerentul 14 (adaptat)

(27) Pentru a se evita ca diferențele dintre practicile statelor membre să împiedice recunoașterea reciprocă și să limiteze dreptul conducătorilor auto de a urma cursuri de formare periodică în statul membru în care lucrează, autoritățile statelor membre ar trebui să fie obligate ca, în cazul în care nu există posibilitatea înscrierii pe permisul de conducere a formărilor realizate, să emită cartea de calificare a conducătorului auto, în

forma prevăzută de modelele standard, care va asigura recunoașterea reciprocă pentru fiecare conducător auto care îndeplinește cerințele ⌦ prezentei ⌫ directive.

↓ 2018/645 considerentul 15

(28) Utilizarea atestatelor de conducător auto de către conducătorii auto din țări terțe drept dovadă a respectării cerințelor de formare ar putea reprezenta un obstacol pentru conducătorii auto atunci când operatorul de transport înapoiază atestatul autorităților emitente, mai ales atunci când respectivii conducători auto doresc să se angajeze în alt stat membru. Pentru a evita situațiile în care, în astfel de circumstanțe, conducătorii auto ar trebui să repete cursurile de formare la ocuparea unui nou loc de muncă, statele membre ar trebui să fie încurajate să coopereze și să facă schimb de informații în privința calificărilor conducătorilor auto.

↓ 2018/645 considerentul 19

(29) Pentru a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și la îmbunătățirea calității aerului prin facilitarea utilizării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, statelor membre ar trebui să li se ofere posibilitatea de a permite ca, pe teritoriul lor, titularii unui permis de conducere categoria B să conducă anumite tipuri de vehicule alimentate cu combustibili alternativi a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg. Posibilitatea de a depăși 3 500 kg ar trebui să fie condiționată de faptul ca această masă să fie justificată exclusiv de excesul de masă rezultând din sistemele de propulsie alternativă și ar trebui să facă obiectul unor restricții și condiții impuse pentru a se evita efectele negative asupra siguranței rutiere.

↓ 2003/59/CE considerentul 17

(30) Trebuie prevăzute dispoziții speciale de certificare pentru conducătorii auto menționați în prezenta directivă care sunt resortisanți ai unor țări terțe.

↓ 2019/1243 art. 1. și anexa IX (adaptat)

(31) În vederea adaptării ⌦ prezentei ⌫ directive la progresele tehnice și științifice, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din TFUE ar trebui delegată Comisiei pentru a modifica anexele I și II la ⌦ prezenta ⌫ directivă. 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[12]. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

---

[12] JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

↓ 2018/645 considerentul 20 (adaptat)

(32) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume ⌦ stabilirea unui ⌫ standard ⌦ la nivelul Uniunii ⌫ privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și al aspectelor pe care prezenta directivă urmărește să le abordeze, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

↓

(33) Prezenta directivă nu ar trebui să aducă atingere obligaţiilor statelor membre în ceea ce priveşte termenele de transpunere în dreptul intern şi de aplicare a directivelor menţionate în anexa IV, partea B,

↓ 2003/59/CE

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

↓ 2018/645 art. 1.1

Articolul 1

Domeniu de aplicare

Prezenta directivă se aplică activității de conducere a autovehiculelor efectuată de:

(a) resortisanți ai unui stat membru;

(b) resortisanți ai unor țări terțe care sunt angajați sau utilizați de o întreprindere înființată într-un stat membru,

denumiți în continuare „conducători auto”, care efectuează transporturi rutiere în cadrul Uniunii, pe drumuri deschise utilizării publice, folosind:

– vehicule pentru care este necesar un permis de conducere de categoria C1, C1 + E, C sau C + E, așa cum sunt definite aceste categorii în Directiva 2006/126/CE, sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent;

– vehicule pentru care este necesar un permis de conducere de categoria D1, D1 + E, D sau D + E, așa cum sunt definite aceste categorii în Directiva 2006/126/CE, sau un permis de conducere recunoscut ca fiind echivalent.

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

↓ 2018/645 art. 1.2 (adaptat)

Articolul 2

Excepții

(1) Prezenta directivă nu se aplică conducătorilor auto care conduc:

(a) vehicule cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 45 km/h;

(b) vehicule utilizate de sau aflate sub controlul forțelor armate, apărării civile, serviciului de pompieri, forțelor care răspund de menținerea ordinii publice și serviciilor de ambulanță de urgență, atunci când transportul este efectuat ca o consecință a atribuțiilor acestor servicii;

(c) vehicule care efectuează teste rutiere în vederea unor dezvoltări tehnice, reparații sau pentru întreținere, ori vehicule noi sau reconstruite care nu au fost încă puse în funcțiune;

(d) vehicule pentru care este necesară deținerea unui permis de conducere de categoria D sau D1 și care sunt conduse fără pasageri, de către personalul de întreținere dinspre sau către un centru de întreținere situat în vecinătatea celei mai apropiate baze de întreținere utilizate de operatorul de transport, cu condiția ca activitatea de conducere a vehiculului să nu constituie activitatea principală a conducătorului auto;

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

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

(g) vehicule utilizate pentru transportul necomercial de persoane sau de mărfuri;

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

În ceea ce privește litera (f) de la prezentul alineat, prezenta directivă nu se aplică persoanei care dorește să obțină un permis de conducere sau un certificat CCP în conformitate cu articolul 6 și cu articolul 8 alineatul (1), atunci când respectiva persoană urmează cursuri de formare suplimentare de conducere auto în cadrul învățării la locul de muncă, cu condiția ca persoana în cauză să fie însoțită de o altă persoană certificată în baza unui CCP sau de un instructor auto pentru categoria de vehicul utilizat în scopul prevăzut la litera menționată.

(2) Prezenta directivă nu se aplică atunci când sunt întrunite toate condițiile următoare:

(a) conducătorii auto își desfășoară activitatea în zone rurale în scopul aprovizionării propriilor întreprinderi;

(b) conducătorii auto nu furnizează servicii de transport;

(c) statele membre consideră transportul în cauză ca fiind ocazional și ca neavând un impact asupra siguranței rutiere.

(3) Prezenta directivă nu se aplică conducătorilor auto care conduc vehicule utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau de creștere a animalelor, pentru transportul de mărfuri în cadrul propriei activități profesionale, cu excepția cazului în care condusul este parte a activității principale a conducătorului auto sau depășește o anumită distanță, prevăzută în legislația națională, de la sediul întreprinderii care deține vehiculul sau care l-a închiriat sau l-a luat în leasing.

↓ 2003/59/CE (adaptat)

Articolul 3

Calificare și formare

(1) Activitatea de conducere auto, ⌦ menționată la ⌫ articolul 1, este supusă unei calificări inițiale obligatorii și unei formări periodice obligatorii. În acest scop, statele membre realizează:

(a) un sistem de calificare inițială

Statele membre aleg una dintre următoarele două opțiuni:

(i) opțiunea care combină atât participarea la cursuri cât și un test

În conformitate cu punctul 2 (2.1) din anexa I, acest tip de calificare inițială implică participarea obligatorie la curs pentru o perioadă specifică de timp. Aceasta se va încheia cu un test. După finalizarea cu succes a testului, calificarea este certificată printr-un CCP, conform celor menționate la articolul 6 alineatul (1) litera (a);

(ii) opțiunea care implică numai teste

În conformitate punctul 2 (2.2) din anexa I, acest tip de calificare inițială nu implică participarea obligatorie la curs, ci doar teste teoretice și practice. După finalizarea cu succes a testelor, calificarea este certificată printr-un CCP, conform dispozițiilor articolului 6 alineatul (1) litera (b);

Cu toate acestea, un stat membru poate autoriza un conducător auto să conducă pe teritoriul său înainte de obținerea unui CCP, în cazul în care conducătorul auto urmează un curs național de formare profesională cu durata de cel puțin șase luni, pe parcursul unei perioade de timp de maximum trei ani. În contextul acestui curs de formare profesională, testele menționate la punctele (i) și (ii) pot fi parcurse în etape;

(b) un sistem de formare periodică

În conformitate cu punctul 4 din anexa I, formarea periodică presupune urmarea obligatorie a cursului. Aceasta este certificată de un CCP, conform dispozițiilor articolului 8 alineatul (1).

(2) Statele membre pot realiza și un sistem de calificare inițială accelerată, astfel încât conducătorul auto să poată conduce în cazurile menționate la articolul 5 alineatul (2) litera (a) punctul (ii), ⌦ articolul 5 alineatul (2) ⌫ litera (b), articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) și ⌦ articolul 5 alineatul (3) ⌫ litera (b).

În conformitate cu punctul 3 din anexa I, calificarea inițială accelerată presupune urmarea obligatorie a cursului. Aceasta se încheie cu un test. După finalizarea cu succes a testelor, calificarea este certificată printr-un CCP, conform dispozițiilor articolului 6 alineatul (2).

(3) Statele membre pot excepta conducătorii auto care au obținut certificatul de competență profesională prevăzut în Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[13]. de la testele menționate la alineatul (1) litera (a) punctele (i) și (ii) și la alineatul (2) pentru subiectele cuprinse în testele specificate în respectivul regulament și, dacă este cazul, de urmarea acelei părți a cursului care corespunde respectivelor subiecte.

Articolul 4

Drepturi dobândite

Sunt exceptați de obligativitatea de a obține o calificare inițială următorii conducători auto:

(a) conducătorii auto care dețin un permis de conducere de categoria D1, D1 + E, D sau D + E sau un permis de conducere recunoscut ca echivalent, care a fost eliberat ⌦ cel târziu la 10 septembrie 2008 ⌫;

(b) conducătorii auto care dețin un permis de conducere de categoria C1, C1 + E, C sau C + E sau un permis de conducere recunoscut ca echivalent, care a fost eliberat ⌦ cel târziu la 10 septembrie 2008 ⌫.

Articolul 5

Calificare inițială

(1) Accesul la o calificare inițială nu necesită obținerea în prealabil a permisului de conducere corespunzător.

(2) Conducătorii unui vehicul destinat transportului de mărfuri pot conduce:

(a) de la vârsta de 18 ani:

(i) un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere C și C + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (1);

(ii) un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere C1 și C1 + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, după cum se menționează la articolul 6 alineatul (2);

(b) de la vârsta de 21 de ani, un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere C și C + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, în conformitate cu măsurile prevăzute în art. 6 alin. (2).

(3) Conducătorii unui vehicul destinat transportului de mărfuri pot conduce:

(a) de la vârsta de 21 de ani:

(i) vehicule care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D + E destinate transportului de persoane prin servicii regulate, în cazul în care ruta nu depășește 50 de kilometri și un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D1 și D1 + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP menționat la articolul 6 alineatul (2).

[13] Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului (JO L 300, 14.11.2009, p. 51).

Orice stat membru poate autoriza conducătorii vehiculelor care se încadrează într-una dintre categoriile menționate anterior să conducă respectivele vehicule pe teritoriul său de la vârsta de 18 ani, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP menționat la articolul 6 alineatul (1);

(ii) un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP menționat la articolul 6 alineatul (1).

Orice stat membru poate autoriza conducătorii vehiculelor care se încadrează într-una dintre categoriile ⌦ respective ⌫ să conducă aceste vehicule pe teritoriul său de la vârsta de 20 de ani, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP menționat la articolul 6 alineatul (1). Aceasta poate fi redusă la vârsta de 18 ani în cazul în care conducătorul auto conduce astfel de vehicule fără pasageri;

(b) de la vârsta de 23 de ani, un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP menționat la articolul 6 alineatul (2).

(4) Fără a aduce atingere limitelor de vârstă specificate la alineatul (2), conducătorii auto care efectuează transport de mărfuri și dețin un CCP menționat la articolul 6 pentru una dintre categoriile prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol sunt exceptați de la obținerea unui astfel de CCP pentru oricare alta dintre categoriile de vehicule prevăzute în respectivul alineat.

Aceste dispoziții se aplică în aceleași condiții conducătorilor auto care efectuează transport de persoane, încadrându-se în categoriile menționate la alineatul (3).

(5) Conducătorilor auto care efectuează transport de mărfuri și își extind sau își modifică activitățile în vederea transportului de persoane sau invers și care dețin un CCP menționat la articolul 6 nu li se mai solicită să repete părțile comune ale calificării inițiale, ci numai părțile specifice noii calificări.

Articolul 6

CCP pentru atestarea calificării inițiale

(1) CCP pentru atestarea unei calificări inițiale

(a) CCP acordat pe baza participării la curs și a unui test

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (i), statele membre solicită conducătorilor auto cursanți să participe la cursuri într-un centru de formare autorizat de către autoritățile competente, conform punctului 5 din anexa I „centru de formare autorizat”. Cursurile ⌦ respective ⌫ cuprind toate subiectele menționate în anexa I punctul 1. Formarea ⌦ respectivă ⌫ se încheie prin finalizarea cu succes a testului prevăzut în anexa I punctul 2(2.1). Testul este organizat de către autoritățile competente ale statelor membre sau de către o entitate desemnată de acestea, iar scopul său este acela de a verifica dacă, pentru subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe necesar în conformitate cu anexa I punctul 1. Respectivele autorități sau entități supraveghează testul și, după finalizarea cu succes a acestuia, emit conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială.

(b) CCP acordat pe baza testelor

În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) punctul (ii), statele membre solicită conducătorilor auto cursanți să treacă testele teoretice și practice menționate

în anexa I punctul 2(2.2). Testele ⌦ respective ⌫ sunt organizate de autoritățile competente ale statelor membre sau de o entitate desemnată de acestea, iar scopul lor este acela de a verifica dacă, pentru toate subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe necesar în conformitate cu anexa I punctul 1. Respectivele autorități sau entități supraveghează testele și, după finalizarea cu succes a acestora, eliberează conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială.

(2) CCP care atestă o calificare inițială accelerată

În conformitate cu articolul 3 alineatul (2), statele membre solicită conducătorilor auto cursanți să urmeze cursurile într-un centru de formare autorizat. Cursurile ⌦ respective ⌫ acoperă toate subiectele menționate în anexa I punctul 1.

Formarea ⌦ respectivă ⌫ se încheie cu testul prevăzut în anexa I punctul 3. Acest test este organizat de către autoritățile competente ale statelor membre sau de către o entitate desemnată de acestea, iar scopul său este acela de a verifica dacă, pentru toate subiectele menționate mai sus, conducătorul auto cursant posedă nivelul de cunoștințe necesar în conformitate cu anexa I punctul 1. Respectivele autorități sau entități supraveghează testul și, după finalizarea cu succes a acestuia, eliberează conducătorilor auto un CCP care atestă o calificare inițială accelerată.

↓ 2018/645 art.1.3

Articolul 7

Formarea periodică

Formarea periodică constă dintr-un stagiu de formare care să permită titularilor unui CCP să își actualizeze cunoștințele esențiale pentru activitatea lor, punându-se accentul în mod special pe siguranța rutieră, pe sănătatea și siguranța la locul de muncă și pe reducerea impactului asupra mediului pe care îl are condusul.

Această formare este organizată de un centru de formare autorizat, în conformitate cu anexa I punctul 5. Formarea constă în predare în clasă, instruire practică și, dacă este disponibilă, formare prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor sau pe simulatoare de ultimă generație. Dacă un conducător auto se mută la o altă întreprindere, formarea periodică deja efectuată trebuie luată în considerare.

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

↓ 2003/59/CE (adaptat)

Articolul 8

CCP de atestare a formării periodice

(1) La finalizarea de către un conducător auto a stagiului de formare periodică menționat la articolul 7, autoritățile competente din statele membre sau centrul de formare aprobat îi eliberează un CCP care atestă formarea periodică.

(2) Titularii unui CCP menționat la articolul 6, ⌦ urmează un prim curs de formare periodică ⌫ în termen de 5 ani de la eliberarea respectivului CCP.

Statele membre pot să reducă sau să prelungească perioada de timp menționată la ⌦ primul paragraf ⌫, *inter alia*, astfel încât ⌦ aceasta ⌫ să coincidă cu data expirării permisului de conducere. Cu toate acestea, perioada nu poate fi mai mică de trei ani și mai mare de șapte ani.

(3) Un conducător auto care a finalizat un prim curs de formare periodică menționat la alineatul (2) participă la formări periodice din cinci în cinci ani, înainte de sfârșitul perioadei de valabilitate a CCP care atestă formarea periodică.

(4) Titularii de CCP menționat la articolul 6, sau ai CCP menționat la alineatul (1) din prezentul articol și conducătorii auto menționați la articolul 4 care au încetat să practice această profesie și nu îndeplinesc cerințele alineatelor (1), (2) și (3) ⌦ din prezentul articol ⌫, urmează un curs de formare periodică înainte de a-și relua practicarea profesiei.

(5) Conducătorii care efectuează transporturi rutiere de mărfuri sau de persoane și au terminat cursuri de formare periodică pentru una dintre categoriile de permise de conducere menționate la articolul 5 alineatele (2) și (3) sunt exceptați de la obligația de a participa la noi formări periodice pentru o altă categorie dintre cele menționate în respectivele alineate.

Articolul 9

Locul formării

↓ 2018/645 art. 1.4

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

↓ 2003/59/CE (adaptat)

Conducătorii auto menționați la articolul 1 litera (b) obțin respectiva calificare ⌦ inițială ⌫ în statul membru în care este stabilită întreprinderea sau în statul membru care le-a eliberat un permis de muncă.

Conducătorii auto menționați la articolul 1 literele (a) și (b) efectuează formarea periodică menționată la articolul 7 în statul membru în care își au în mod obișnuit reședința sau în statul membru în care lucrează.

↓ 2018/645 art. 1.5 (adaptat)

Articolul 10

Codul Uniunii

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

– pe permisul de conducere; sau

– pe cartea de calificare a conducătorului auto elaborată conform modelului prezentat în anexa II la prezenta directivă.

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

Cartea de calificare a conducătorului auto emisă de un stat membru este recunoscută reciproc. La emiterea cărții ⌦ de calificare ⌫, autoritățile competente verifică valabilitatea permisului de conducere pentru categoria de vehicul în cauză.

(2) Unui conducător auto menționat la articolul 1 litera (b) ⌦ din prezenta directivă ⌫ care conduce vehicule utilizate pentru transportul rutier de mărfuri i se permite, de asemenea, să facă dovada deținerii calificării și formării prevăzute în prezenta directivă prin atestatul de conducător auto menționat în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului[14], cu condiția ca pe documentul respectiv să fie înscris codul nr. 95 al Uniunii. În sensul prezentei directive, statul membru emitent indică codul nr. 95 al Uniunii la rubrica Observații a atestatului în cazul în care conducătorul auto în cauză a îndeplinit cerințele privind calificarea și formarea prevăzute în prezenta directivă.

(3) Atestatele de conducător auto pe care nu este înscris codul nr. 95 al Uniunii și care au fost eliberate înainte de 23 mai 2020 în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, în special cu alineatul (7) din articolul respectiv, în vederea certificării conformității cu cerințele de formare în temeiul prezentei directive sunt acceptate ca dovadă a calificării până la data expirării.

↓ 2018/645 art. 1.6

Articolul 11

Rețeaua de asigurare a respectării legii

(1) În scopul asigurării respectării legii, statele membre fac schimb de informații privind CCP eliberate sau retrase. În acest sens, statele membre, în cooperare cu Comisia, dezvoltă o rețea electronică sau extind o rețea deja existentă, ținând seama de o evaluare realizată de către Comisie cu privire la opțiunea cea mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.

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

(2) Rețeaua poate conține informațiile incluse în CCP, precum și informații referitoare la procedurile administrative legate de CCP.

(3) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal se desfășoară exclusiv în scopul verificării conformității cu prezenta directivă, în special cu cerințele privind formarea prevăzute în prezenta directivă, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului[15].

(4) Accesul la rețea este securizat. Statele membre pot acorda acces numai autorităților competente responsabile pentru punerea în aplicare și verificarea respectării prezentei directive.

↓ 2019/1243 art. 1 și anexa, pct. IX(5)

Articolul 12

Adaptarea la progresul științific și tehnic

Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 13 în ceea ce privește modificarea anexelor I și II în vederea adaptării acestora la progresul științific și tehnic.

Articolul 13

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 26 iulie 2019. 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 12 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere 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.

---

[15] 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).

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și 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.

↓ 2003/59/CE (adaptat)

Articolul 14

Abrogarea

Directiva ⌦ 2003/59/CE astfel cum a fost modificată prin actele menționate în anexa IV partea A, se abrogă fără a aduce atingere obligațiilor statelor membre în ceea ce privește termenele de transpunere în dreptul intern și datele de aplicare a directivelor menționate în anexa IV, partea B ⌫.

↓

Trimiterile la directiva abrogată se interpretează ca trimiteri la prezenta directivă și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa V.

↓ 2003/59/CE (adaptat)

Articolul 15

Intrare în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare ⌦ la 24 mai 2021 ⌫.

Articolul 16

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European,
Președintele

Pentru Consiliu,
Președintele