



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Directiva 2003/59/CE (denumită în continuare „directiva”) stabilește cerințele referitoare la calificarea inițială și la formarea periodică a conducătorilor auto profesioniști de camioane și autobuze, îmbunătățind astfel siguranța pe drumurile europene.

Scopul directivei este acela de a îmbunătăți standardele care trebuie respectate de noii conducători auto și de a menține și a îmbunătăți competențele profesionale ale actualilor conducători de camioane și de autobuze din întreaga UE. Directiva vizează, în special, să sporească conștientizarea conducătorilor auto cu privire la riscuri, în vederea reducerii riscurilor și a creșterii siguranței rutiere. În plus, directiva stabilește standarde privind competențele profesionale pentru a asigura concurența loială în întreaga UE.

Statele membre dispun de o flexibilitate considerabilă în ceea ce privește modul în care pun în aplicare directiva, de exemplu cu privire la conținutul specific al formării conducătorilor auto și cu privire la procedurile administrative și la structura sistemului de formare.

În iulie 2012, Comisia Europeană a publicat un raport privind punerea în aplicare a directivei, care a identificat o serie de deficiențe. În octombrie 2014 a fost finalizată evaluarea ex post a directivei, inclusiv consultarea părților interesate.

În urma evaluării, s-a ajuns la concluzia că directiva a fost pusă în aplicare fără probleme majore. Ea a îmbunătățit mobilitatea forței de muncă și a contribuit la libera circulație a conducătorilor auto. Evaluarea a confirmat, de asemenea, faptul că directiva a contribuit în mod efectiv la realizarea obiectivului său principal de asigurare a siguranței rutiere.

Evaluarea a identificat, de asemenea, deficiențe care afectează eficacitatea și coerența cadrului juridic și care subminează obiectivele inițiale ale directivei. Aceste deficiențe sunt explicate în secțiunea 3.

• Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică

Această directivă face parte integrantă din cadrul general al legislației UE în ceea ce privește conducătorii auto profesioniști de camioane și autobuze. De asemenea, ea este strâns legată de siguranța rutieră și este aplicată împreună cu alte acte legislative ale UE, precum Directiva privind permisele de conducere¹, Directiva privind transportul mărfurilor periculoase² și normele privind timpul de conducere și perioadele de odihnă³. De asemenea, este aplicată împreună cu legislația UE privind accesul pe piață.

Evaluarea a identificat câteva probleme specifice în ceea ce privește coerența cu alte acte legislative ale UE. În acest sens, obiectivul este acela de a asigura coerența legislației UE.

Clarificarea aspectului privind recunoașterea reciprocă a atestatului de conducător auto în sensul directivei ar îmbunătăți coerența internă în cadrul directivei între dispozițiile referitoare la locul formării și procedurile administrative de recunoaștere reciprocă. În plus, aceasta ar îmbunătăți coerența cu Regulamentul 1072/2009, asigurând recunoașterea reciprocă a formării conducătorilor auto profesioniști, ținând totodată seama de recenta evaluare a regulamentului respectiv.

¹ Directiva 2006/126/CE privind permisele de conducere.

² Directiva 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase.

³ Regulamentul (CE) nr. 561/2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere.

Toate opțiunile de politică contribuie la o mai bună formare profesională și, prin urmare, la îmbunătățirea siguranței rutiere. Acest lucru este compatibil cu obiectivele directivei, ale Cărții albe privind transporturile din 2011 și ale comunicării Comisiei din 2010 intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, în special cu obiectivul privind reducerea considerabilă a numărului de accidente și de vătămări și înjumătățirea numărului de decese în decursul acestei perioade. Unul dintre obiectivele principale ale acesteia din urmă este acela de a îmbunătăți educația, formarea profesională și instruirea după obținerea permisului de conducere destinate utilizatorilor drumurilor.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Cartea albă privind viitorul politicii în materie de transport promovează sustenabilitatea mediului prin obiectivul său de reducere cu 60 % a emisiilor de CO₂ generate de transport până în 2050. Un accent și mai mare pus pe formarea profesională a conducătorilor auto profesioniști privind condusul economic va reduce emisiile de CO₂ și costurile cu carburantul.

Inițiativa este în concordanță cu prezenta prioritate a Comisiei de a stimula crearea de locuri de muncă și creșterea economică. Dispozițiile modernizate privind formarea contribuie la obiectivele privind creșterea inteligentă, cu o economie bazată pe cunoaștere și inovare, în cadrul căreia învățarea pe tot parcursul vieții și capacitatea de adaptare la inovațiile tehnologice joacă un rol important, creșterea durabilă, prin promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologică și mai competitivă, precum și creșterea favorabilă incluziunii, prin promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă. În plus, îmbunătățirea recunoașterii reciproce a formării profesionale a conducătorilor auto este compatibilă cu îmbunătățirea pieței unice, în special a mobilității forței de muncă.

Încurajarea utilizării instrumentelor TIC este în concordanță cu politicile din cadrul strategiei privind piața unică digitală.

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temei juridic**

Temeiul juridic pentru Directiva privind formarea conducătorilor auto profesioniști (2003/59/CE) și pentru propunerea de modificare este articolul 91 alineatul (1) litera (c) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE)⁴ (fostul articol 71 din TCE). Acest articol furnizează temeiul pentru adoptarea unor acte legislative ale UE în scopul îmbunătățirii siguranței transporturilor, inclusiv a siguranței rutiere.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

UE împarte cu statele membre competența de reglementare în domeniul transporturilor, în temeiul articolului 4 alineatul (2) litera (g) din TFUE. UE poate legifera doar în măsura în care Tratatul permite aceasta, acordând atenția cuvenită principiilor necesității, subsidiarității și proporționalității⁵.

Aproximativ 33 % din totalul deplasărilor efectuate de vehiculele grele pentru transportul de mărfuri în cadrul UE implică trecerea frontierelor dintre statele membre. Aproximativ 8 %

⁴ Versiunea consolidată a Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene [2010] JO C 83/47.

⁵ Versiunea consolidată a Tratatului privind Uniunea Europeană [2008] JO C 115/13, articolul 5 alineatele (3) și (4).

dintre transporturile transfrontaliere din cadrul UE implică utilizarea de autobuze sau autocare. Aceste cifre au crescut în ultimii ani.

Problema legată de recunoașterea reciprocă a formării periodice urmate într-un alt stat membru nu poate fi rezolvată în mod eficient de către statele membre la nivel individual. Deși emiterea de cărți de calificare a conducătorului auto, astfel cum s-a prevăzut deja în directivă, ar rezolva această situație, potrivit legislației actuale, această emitere este opțională. Opt state membre au ales să nu utilizeze această opțiune, în pofida eforturilor depuse de Comitetul CCP (certificatul de competență profesională) pentru a rezolva această chestiune prin măsuri fără caracter legislativ. Prin urmare, acțiunea legislativă la nivelul UE este necesară pentru a garanta că practicile administrative din statele membre ale UE permit recunoașterea reciprocă a formării profesionale în cadrul UE. Eventualele acorduri bilaterale încheiate între anumite state membre nu pot garanta în mod eficace recunoașterea reciprocă la nivelul UE.

Interpretările diferite ale directivei și practicile diferite aplicate de statele membre au un impact negativ asupra funcționării pieței unice. În trecut, s-a încercat deja eliminarea diferențelor dintre modurile de înțelegere și de aplicare a acestei directive în statele membre prin acțiuni fără caracter legislativ, cum ar fi emiterea unor note de orientare sau discuții în cadrul Comitetului CCP, dar rezultatele obținute nu au fost suficiente. Numai normele comune la nivelul UE pot crea condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport rutier, asigurând în același timp un nivel minim de siguranță rutieră.

În plus, întrucât formarea specifică privind mărfurile periculoase, sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap și bunăstarea animalelor sunt prevăzute de legislația UE, Uniunea este cea care îi revine rolul de a oferi claritate juridică și de a asigura coerența dintre diferitele instrumente ale legislației UE.

În ceea ce privește formarea periodică, unele state membre au deviat de la obiectivele privind siguranța, permițând ca același modul de cursuri să fie urmat de mai multe ori sau oferind un ciclu complet de formare care nu acoperă aspectele legate de siguranță. Deși este și ar trebui să rămână, în principal, de competența statelor membre să adapteze formarea la nevoile și prioritățile naționale, UE este cea care trebuie să se asigure că nivelul minim al conținutului cursurilor de formare este conform cu obiectivele generale de politică.

- **Proportionalitate**

După cum se indică la punctul 7 din raportul de evaluare a impactului, problemele identificate sunt cel mai bine abordate la nivelul UE sub forma unei directive modificate care să ofere claritate cu privire la anumite elemente și să stabilească cerințe minime mai bine armonizate, acordând, în același timp, o anumită flexibilitate statelor membre.

Directiva revizuită este o măsură proporțională, deoarece ar permite o mai bună armonizare a cerințelor de formare pentru soluționarea unora dintre aceste probleme, acordându-le totodată, în continuare, statelor membre flexibilitatea de a adapta punerea în aplicare a anumitor părți ale formării profesionale la mediul lor economic și social și la nevoile și caracteristicile specifice ale propriului sector al transportului rutier.

O directivă a UE ar garanta că se aplică cerințe minime adecvate în materie de formare profesională și că formarea este recunoscută la nivelul întregii UE.

- **Alegerea instrumentului**

Având în vedere numărul limitat de modificări propuse și ținând seama de faptul că actul juridic inițial este o directivă, aceasta este considerată a fi cel mai adecvat instrument.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX-POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex-post/verificări ale adecvării legislației existente**

Concluzia evaluării a fost că directiva a fost pusă în aplicare în statele membre fără probleme majore; ea a îmbunătățit mobilitatea forței de muncă și contribuie la asigurarea liberei circulații a conducătorilor auto. Evaluarea a confirmat, de asemenea, că directiva contribuie efectiv la obiectivul său principal de a garanta siguranța rutieră, împreună cu legislația menționată mai sus.

În plus, deși evaluarea ex-post a arătat că, în general, directiva a avut un efect pozitiv asupra acestui sector, ea a identificat, de asemenea, deficiențe care afectează eficacitatea și coerența cadrului juridic și subminează obiectivele directivei.

Principalele deficiențe identificate au fost:

- (1) dificultățile întâmpinate de conducătorii auto în a obține recunoașterea formării încheiate/parțial încheiate într-un alt stat membru;
- (2) conținutul formării, doar parțial relevant pentru nevoile conducătorilor auto;
- (3) dificultățile și insecuritatea juridică în ceea ce privește interpretarea excepțiilor;
- (4) lipsa de coerență între cerințele privind vârsta minimă prevăzute în Directiva privind formarea conducătorilor auto profesioniști (2003/59/CE) și în Directiva privind permisele de conducere (2006/126/CE), ambiguitatea în ceea ce privește posibilitatea de a combina formarea conducătorilor auto profesioniști cu alte cursuri de formare necesare în temeiul legislației UE [de exemplu, formare privind mărfurile periculoase (ADR), drepturile pasagerilor și bunăstarea animalelor], precum și lipsa de claritate în ceea ce privește utilizarea TIC în cadrul cursurilor de formare (de exemplu, e-learning/învățarea mixtă).

Obiectivul propunerii este să soluționeze în mod adecvat deficiențele identificate.

- **Consultări cu părțile interesate**

Înainte de redactarea propunerii legislative, s-a procedat la un exercițiu de consultare cu părțile interesate în scopul reunirii a cât mai multe comentarii și sugestii de la persoanele și organismele interesate. Acest exercițiu a respectat standardele minime pentru consultarea părților interesate, prezentate în Comunicarea Comisiei din 11 decembrie 2002 [COM(2002)704 final].

Procesul de consultare a inclus două tipuri de acțiuni - colectarea de opinii și colectare de date. Au fost utilizate metode de consultare deschisă și orientată, precum și diverse instrumente de consultare.

În ceea ce privește **consultarea deschisă**, între 17 iulie și 25 octombrie 2013 a avut loc o consultare publică pe internet. Comisia a primit 395 de contribuții, 203 respondenți participând în calitate de persoane fizice, iar 192 răspunzând în numele unor instituțiilor sau al unor grupuri de interese. 58 de respondenți sunt înregistrați în registrul de transparență al Parlamentului European și al Comisiei Europene.

Participanții au subliniat importanța acțiunii UE în curs de desfășurare în domeniul calificărilor și al formării conducătorilor auto profesioniști. Părțile interesate consideră că

directiva a contribuit prea puțin la atingerea obiectivelor sale, și anume sporirea siguranței rutiere, dezvoltarea competențelor conducătorilor auto profesioniști, mobilitatea conducătorilor auto și crearea unor condiții de concurență echitabile pentru conducătorii auto și pentru întreprinderi. Cu toate acestea, opiniile au fost împărțite în ceea ce privește măsurile concrete necesare pentru a aborda aceste dificultăți.

Documentul de consultare, contribuțiile primite, rezumatul acestor contribuții și raportul privind conferința părților interesate din 6 martie 2014 sunt disponibile pe site-ul internet al unității pentru siguranța rutieră din cadrul DG MOVE și pe site-ul internet „Vocea ta în Europa”⁶.

Procesul de *consultare orientată* a inclus următoarele elemente:

- Comisia a prezentat inițiativa în cadrul dialogului social avut cu partenerii sociali din sectorul transportului rutier la 24 iunie 2013 și cu cei din sectorul transportului public urban la 25 septembrie 2013⁷. Principalele constatări ale consultării publice deschise au fost prezentate din nou partenerilor sociali din domeniul transportului rutier la 25 aprilie 2014. Aspectele principale abordate în propunere au fost prezentate partenerilor sociali la 19 noiembrie 2014. Cu această ocazie, partenerii sociali și-au exprimat sprijinul pentru adoptarea unei legislații la nivelul UE în acest domeniu și nu au ridicat obiecții cu privire la obiectivele propuse de Comisie.
- La 6 martie 2014 a avut loc la Bruxelles o audiere a părților interesate, cu participarea unor delegații din partea a aproximativ 100 de organizații reprezentând operatori de transport de marfă, operatori de transport de pasageri, lucrători, furnizori de formare și administrații naționale. Conferința a confirmat constatările consultării publice deschise (a se vedea mai sus). Raportul privind conferința este disponibil pe site-ul internet al unității pentru siguranța rutieră din cadrul DG MOVE.
- La 23 ianuarie 2014, Comisia a organizat un atelier informal cu statele membre pentru a discuta cerințele privind vârsta minimă și structura formării în contextul unei eventuale revizuii a directivei. În cadrul reuniunii Comitetului CCP din 23 octombrie 2014, ultima parte a reuniunii a fost dedicată unei discuții informale cu statele membre cu privire la modalitățile de îmbunătățire a recunoașterii reciproce. Comitetul CCP s-a reunit din nou la 9 octombrie 2015, atunci când a fost discutată revizuirea în curs a directivei. În ceea ce privește recunoașterea reciprocă a formării periodice, participanții și-au exprimat îngrijorarea în legătură cu aplicarea de practici diferite de către statele membre și, în general, a constatat necesitatea unei abordări armonizate. A fost subliniată importanța păstrării la zi a directivei în ceea ce privește progresul tehnologic, precum și necesitatea unor clarificări suplimentare cu privire la unele aspecte, cum ar fi e-learning.
- În decembrie 2013, în cursul studiului de sprijin, s-a transmis un chestionar statelor membre cu scopul colectării de informații detaliate cu privire la punerea în aplicare a directivei. Chestionarele au fost distribuite membrilor Comitetului CCP din cadrul DG MOVE. În aprilie 2014, pentru continuarea acestui demers, a fost transmisă o nouă cerere de date în scopul colectării de informații cantitative suplimentare cu privire la aspecte specifice legate de directivă.

⁶ A se vedea http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_ro.htm și http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm

⁷ <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

În plus, contractantul a elaborat, împreună cu Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF), un chestionar cu privire la posibilele bariere în calea liberei circulații a conducătorilor auto. Acest chestionar a fost transmis membrilor UE ai ETF în aprilie 2014.

Cu ocazia studiului de sprijin, au fost realizate interviuri orientate pentru a completa datele obținute cu ajutorul altor metode, pentru a examina anumite aspecte specifice, pentru a consolida constatările sau pentru a solicita clarificări în legătură cu răspunsurile la chestionare, oferite de părțile interesate. S-au organizat interviuri cu o serie de părți interesate, de la entități publice la asociații de transport relevante.

Rezultatele consultării au arătat un acord general asupra necesității de a îmbunătăți punerea în aplicare a directivei fără modificări substanțiale de conținut. A existat susținere pentru o soluție eficientă din punctul de vedere al costurilor la problema recunoașterii reciproce, însă opiniile cu privire la măsurile cele mai adecvate pentru realizarea acesteia au fost divergente. Părțile interesate au convenit, de asemenea, că formarea ar putea fi mai bine adaptată nevoilor conducătorului auto. Unele părți interesate au considerat că utilizatorii vulnerabili ai drumurilor reprezintă una dintre prioritățile care trebuie abordate în cadrul cursurilor de formare privind siguranța rutieră. Clarificarea excepțiilor și alinierea acestora la Directiva CCP și la normele privind timpul de lucru a fost în general primită în mod favorabil, însă modificarea domeniului de aplicare nu a fost acceptată. Cu privire la chestiunea vârstei minime, există opinii divergente ale părților interesate, industria de profil și statele membre fiind, în general, de acord cu modificarea propusă. Posibilitatea de a utiliza instrumente TIC sau de a combina cursuri de formare obligatorii a fost, de asemenea, bine primită în general.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Un contractant extern și-a adus contribuția la un raport de evaluare ex post, precum și la un studiu de sprijin pentru evaluarea impactului⁸, ambele finalizate în octombrie 2014.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv din partea Comitetului de analiză a reglementării.

Având în vedere caracterul autonom al celor trei probleme principale identificate, evaluarea impactului analizează trei seturi de opțiuni de politică, corespunzătoare celor trei domenii principale de intervenție: recunoașterea reciprocă, conținutul formării profesionale și claritatea și coerența juridică.

Soluția preferată pentru a asigura recunoașterea reciprocă presupune eliberarea de cărți de calificare a conducătorului auto pentru străini. Această soluție a fost comparată cu posibilitatea de a recunoaște formarea prin intermediul sistemului informatic RESPER privind permisele de conducere sau prin intermediul unui certificat recunoscut.

⁸ Raport privind studiul de evaluare ex post: *Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers* (Studiu asupra eficacității și îmbunătățirii cadrului legislativ al UE privind formarea conducătorilor auto profesioniști), Panteia et al. (2014); http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf

Soluția preferată pentru abordarea conținutului formării este de a consolida conținutul privind siguranța rutieră și consumul eficient de carburant în cadrul cursurilor de formare și de a clarifica faptul că este posibil să se utilizeze e-learning-ul/învățarea mixtă în cadrul cursurilor de formare. În ceea ce privește claritatea și coerența legislativă, soluția preferată este de a clarifica limita de vârstă inferioară care se aplică și domeniului de aplicare al excepțiilor, precum și de a explica clar autorităților naționale că formarea poate fi combinată cu alte cursuri de formare necesare în temeiul legislației UE. Toate măsurile de politică au fost comparate cu un scenariu de referință.

Opțiunea preferată corectează actuala problemă a recunoașterii reciproce care ar putea afecta aproximativ 46 700 de conducători auto (2016). Având în vedere natura repetitivă a formării, în următorii 15 ani numărul total de astfel de cazuri ar putea ajunge la 100 000. Consolidarea conținutului formării va avea un impact pozitiv asupra siguranței rutiere și asupra consumului eficient de carburant. Datorită naturii complementare a directivei față de un număr de factori care afectează siguranța rutieră și consumul eficient de carburant, efectul preconizat care i se atribuie este destul de limitat. Opțiunea preferată conduce la aplicarea consecventă a excepțiilor și a vârstei minime pentru a avea acces la profesie, care, astfel cum a fost subliniat de către actorii din sector, ar putea atenua un deficit tot mai accentuat de conducători auto începători.

Propunerea este în concordanță cu opțiunea preferată exprimată în evaluarea impactului.

- **Adecvarea și simplificarea reglementărilor**

Propunerea urmărește următorul obiectiv REFIT: Prin simplificarea practicilor administrative pentru recunoașterea reciprocă, s-ar putea reduce costurile administrative pentru întreprinderi și administrații. O revizuire ar permite soluționarea problemelor legate de recunoașterea reciprocă, cu cele mai scăzute costuri. Aceste costuri sunt estimate la 6,3 milioane EUR în perioada 2018 - 2030. Modificarea va aduce beneficii industriei în ceea ce privește economiile de costuri, estimate în perioada 2018 - 2030 la 2,3 milioane EUR pentru întreprinderi, respectiv 6,7 milioane EUR pentru conducătorii auto. În plus, ea va spori eficacitatea sistemului de formare prin revizuirea conținutului formării inițiale și periodice pentru a oferi beneficii suplimentare din punctul de vedere al siguranței și al mediului. Astfel, se vor reduce costurile de tranziție (în total 14,1 milioane EUR în perioada 2018 - 2030) aferente modificării conținutului.

O mare parte dintre întreprinderile de transport sunt microîntreprinderi sau întreprinderi mici și mijlocii (IMM-uri). În general, 65-95 % dintre întreprinderile din acest sector au mai puțin de zece angajați. Directiva nu exclude din domeniul său de aplicare microîntreprinderile sau IMM-urile, care vor fi afectate, în primul rând prin simplificarea procesului de recunoaștere reciprocă, prin modificările conținutului formării și prin aplicarea mai coerentă a excepțiilor.

- **Drepturi fundamentale**

Obiectivele de politică nu vor aduce atingere drepturilor absolute și nu va limita drepturile relative prevăzute în Carta drepturilor fundamentale.. Obiectivul general de politică este acela de a îmbunătăți punerea în aplicare a drepturilor fundamentale prevăzute în Cartă în cadrul

acquis-ului UE, întrucât susținerea siguranței lucrătorilor din transporturi este unul dintre obiectivele-cheie ale legislației.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Propunerea nu va avea implicații asupra bugetului Uniunii.

5. ALTE ELEMENTE

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

Este esențial să se monitorizeze măsurile pentru a se asigura că obiectivele generale și specifice sunt realizate în mod eficient și eficace. În acest scop, Comisia a elaborat o listă de indicatori care vor contribui la evaluarea aprofundată a directivei.

Comisia va rămâne în contact permanent cu statele membre și cu părțile interesate relevante pentru a monitoriza efectele noilor cerințe în materie de calificare și de formare. Comitetul CCP reprezintă un forum excelent pentru schimbul de informații cu statele membre. De asemenea, Comisia va păstra legătura cu partenerii sociali. Comitetul de dialog social sectorial poate fi folosit pentru schimbul de informații cu partenerii sociali.

Comisia va realiza o evaluare detaliată a transpunerii după expirarea termenului stabilit în prezenta directivă.

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

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta vizează exclusiv modificarea Directivei 2003/59/CE și a Directivei 2006/126/CE, ambele fiind transpuse în totalitate de către statele membre, solicitarea de documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Pe lângă anumite modificări lingvistice și de redactare minore și pe lângă actualizările trimiterilor la alte acte legislative ale UE, principalele elemente ale propunerii sunt:

Articolul 2 din Directiva 2003/59/CE - Excepții

Textul excepțiilor se modifică după cum urmează, pentru ca acestea să devină mai clare și coerente cu cele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006:

La articolul 2 litera (b), modificarea clarifică faptul că vehiculele nu pot fi utilizate în alte scopuri decât cele care le-au fost atribuite, după cum se menționează în excepție. Aceasta înseamnă că, de exemplu, dacă o mașină de pompieri este folosită ca o atracție la un bălci, conducătorul auto nu face obiectul excepției. Adăugarea acestei teze asigură, de asemenea, coerența cu excepția similară de la articolul 3 litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La articolul 2 litera (d), modificarea clarifică faptul că vehiculele utilizate pentru transportul necomercial de ajutoare umanitare fac, de asemenea, obiectul excepției atunci când sunt utilizate în situații de urgență sau pentru misiuni de salvare; modificarea asigură coerența cu articolul 3 litera (d) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La articolul 2 litera (e) sunt făcute două clarificări: în primul rând, faptul că vehiculele pot fi utilizate nu numai în timpul lecțiilor de conducere, ci și în timpul

examinării auto; în al doilea rând, faptul că excepția vizează numai conducerea în scopul unor formării și al instruirii; aceasta nu poate fi combinată cu operațiuni comerciale de transport. Aceste clarificări sunt coerente cu excepțiile similare prevăzute la articolul 3 litera (d) și, respectiv, la articolul 13 alineatul (1) litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La articolul 2 litera (f), modificarea clarifică faptul că transportul necomercial care face obiectul excepției nu trebuie să fie efectuat pentru „uzul personal” al conducătorului auto (de exemplu, transportul necomercial pentru organizații caritabile sau fără scop lucrativ). Acest lucru asigură coerența cu excepțiile similare prevăzute la articolul 3 litera (h) și la articolul 13 litera (i) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La articolul 2 litera (g) se adaugă termenul „utilaje” pentru a clarifica faptul că și în cazul în care conducătorul auto transportă utilaje care urmează să fie utilizate de către acesta în cursul activității sale, conducătorul auto intră sub incidența excepției. Această modificare asigură coerența cu o excepție similară prevăzută la articolul 3 litera (aa) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

La articolul 2 litera (h), excepția vizează antreprenorii din cadrul întreprinderilor agricole, horticole, piscicole sau de creștere a animalelor, care își transportă ocazional produsele. Modificarea asigură, de asemenea, coerența cu o excepție similară prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.

Articolul 7 din Directiva 2003/59/CE - Formarea periodică

Modificarea rezultă din faptul că perioada de tranziție prevăzută la articolul 4 a expirat și că toți titularii unui CCP trebuie să se conformeze dispozițiilor privind formarea periodică începând cu 10 septembrie 2016.

Noul text garantează că formarea periodică include cel puțin un subiect legat de siguranța rutieră și că nu se repetă aceleași subiecte în cadrul aceluiasi curs de formare. Modificarea prevede, de asemenea, că formarea trebuie să fie relevantă pentru activitatea desfășurată de conducătorul auto în cauză și să fie actualizată și pertinentă.

Articolul 10 din Directiva 2003/59/CE — Codul Uniunii

Alineatul (1) se modifică pentru a include o trimitere la codul armonizat nr. 95, care a fost inclus în anexa I la Directiva 2006/126/CE.

Textul este modificat pentru a se asigura că tuturor titularilor unui CCP li se eliberează fie permise de conducere pe care este marcat codul nr. 95 recunoscut reciproc, fie o carte de calificare a conducătorului auto recunoscută reciproc. Acest lucru soluționează dificultățile în materie de recunoaștere reciprocă atunci când un conducător auto obține un CCP într-un stat membru care nu este locul lui normal de reședință și care înscrie numai codul nr. 95 în permisele de conducere.

Se adaugă o trimitere pentru a asigura recunoașterea reciprocă a atestatului conducătorului auto, prevăzut în Regulamentul (UE) nr. 1072/2009, inclusiv în cazul în care codul relevant al Uniunii nu este înscris pe acest atestat.

Anexa I la Directiva 2003/59/CE — Cerințe minime privind calificarea și formarea

Trimiterea la Decizia 85/368/CEE, care a fost abrogată, se înlocuiește cu o trimitere la Recomandarea 2008/C 111/01 și la Cadrul european al calificărilor (CEC). Întrucât se bazează pe o recomandare, CEC oferă statelor membre o mai mare flexibilitate.

Punctul 1 este actualizat cu scopul de:

- a reflecta mai bine stadiul actual al tehnologiei și caracteristicile tehnice ale vehiculelor, punând mai mult accentul pe un comportament de conducere eficient din punctul de vedere al consumului de carburant;
- a consolida conducerea în condiții de siguranță, incluzând capacitatea de anticipare, de evaluare și adaptare la riscurile din trafic;
- a include trimiteri la utilizarea sistemelor de transmisie automată și pentru a reflecta mai bine stadiul actual al tehnologiei și caracteristicile tehnice ale vehiculelor;
- a include transportul de mărfuri periculoase, transportul animalelor și sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap, astfel încât să furnizeze o listă mai cuprinzătoare a subiectelor, ținând seama de diferitele tipuri de transport de mărfuri și pasageri pe cale rutieră.

Punctul 2 se modifică pentru a permite statelor membre să utilizeze instrumentele TIC în cadrul formării profesionale și pentru a le permite să combine formarea prevăzută în directivă cu alte tipuri de formare necesare în temeiul legislației UE.

Anexa II la Directiva 2003/59/CE - Dispoziții privind modelul Uniunii Europene pentru cartea de calificare a conducătorului auto

Modificările aduse anexei II se limitează la actualizări privind trimiterea la modelul Uniunii pentru cartea de calificare a conducătorului auto, pentru a se ține seama de trimiterea la codul armonizat al Uniunii nr. 95, prevăzut în directivă.

Articolul 4 din Directiva 2006/126/CE - Categori, definiții și vârste minime

Scopul acestei modificări este de a elimina insecuritatea juridică în ceea ce privește cerințele privind vârsta minimă pentru anumite categorii de vehicule și de a stabili o aplicare a vârstelor minime armonizată la nivelul UE.

Trimiterile la Directiva 2003/59/CE se elimină de la articolul 4 alineatul (4) literele (e), (g), (i) și (k), iar la articolul 4 din Directiva 2006/126/CE se introduce un nou alineat (7) în care se face în mod clar referire la data și la condițiile în care se aplică limitele mai mici de vârstă prevăzute în Directiva 2003/59/CE.

Propunere de

DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI

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

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,
având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,
având în vedere propunerea Comisiei Europene,
după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European⁹,
având în vedere avizul Comitetului Regiunilor¹⁰,
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,
întrucât:

- (1) În Cartea sa albă din 28 martie 2011¹¹, 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 accidente rutiere.
- (2) Comisia, în comunicarea sa privind orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020¹², a propus reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010. În vederea atingerii acestei ținte, Comisia a stabilit șapte obiective strategice, inclusiv îmbunătățirea educației și a formării utilizatorilor drumurilor, precum și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.
- (3) În urma evaluării punerii în aplicare a Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹³, Comisia a identificat o serie de deficiențe. Principalele deficiențe identificate se referă la dificultăți și la insecuritatea juridică în interpretarea excepțiilor, la conținutul formării profesionale, care a fost considerat ca fiind doar

⁹ JO C , , p. .

¹⁰ JO C , , p. .

¹¹ Cartea albă din 28 martie 2011 intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final].

¹² Comunicarea intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM (2010) 389 final].

¹³ 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).

parțial relevant pentru nevoile conducătorilor auto, la dificultățile întâmpinate de conducătorii auto în obținerea recunoașterii reciproce a formării încheiate sau încheiate parțial într-un alt stat membru, precum și la neconcordanțele dintre Directiva 2003/59/CE și Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹⁴ legate de cerințele referitoare la vârsta minimă.

- (4) Pentru a îmbunătăți claritatea juridică în cadrul Directivei 2003/59/CE, toate trimiterile la actele abrogate sau înlocuite ale Uniunii ar trebui eliminate sau modificate.
- (5) Pentru a se asigura securitatea juridică și coerența cu alte acte ale Uniunii, ar trebui efectuate o serie de modificări cu privire la excepțiile de la Directiva 2003/59/CE, luându-se în considerare excepțiile similare prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵.
- (6) Luând în considerare evoluțiile din domeniul formării profesionale și al educației, precum și în vederea sporirii contribuției Directivei 2003/59/CE la siguranța rutieră și a relevanței formării pentru conducătorii auto, subiectele legate de siguranța rutieră, cum ar fi percepția riscurilor, protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și condusul economic, ar trebui să fie consolidate în cadrul cursurilor de formare.
- (7) Statele membre ar trebui să dispună de o opțiune clară pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor TIC, cum ar fi e-learning-ul și învățarea mixtă, pentru o parte a formării, asigurând totodată calitatea formării.
- (8) Pentru a se asigura coerența între diferitele tipuri de formare necesare în temeiul dreptului Uniunii, statele membre ar trebui să dispună de posibilitatea de a combina diferite tipuri de cursuri de formare relevante, cum ar fi formarea în domeniul transportului de mărfuri periculoase, formarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap sau formarea privind transportul animalelor, cu formarea prevăzută în Directiva 2003/59/CE.
- (9) Pentru a se evita ca diferențele dintre practicile statelor membre să împiedice recunoașterea reciprocă și să limiteze dreptul conducătorilor auto de a urma cursuri de formare periodică în statul membru în care lucrează, autoritățile statelor membre ar trebui să fie obligate să emită documentul relevant care va asigura recunoașterea reciprocă pentru fiecare conducător auto care îndeplinește cerințele Directivei 2003/59/CE.
- (10) În vederea asigurării clarității juridice și a garantării unor cerințe armonizate privind vârsta minimă în scopurile stabilite în Directiva 2003/59/CE, ar trebui să fie prevăzută o derogare clară în Directiva 2006/126/CE, care să prevadă că permisele de conducere pot fi emise la vârstele minime prevăzute în Directiva 2003/59/CE.
- (11) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea standardului european privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, ci, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și al aspectelor pe care prezenta directivă

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

urmărește să le abordeze, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivelor respective.

- (12) Prin urmare, Directivele 2003/59/CE și 2006/126/CE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

- (1) la articolul 1 al doilea paragraf, prima și a doua liniuță se înlocuiesc cu următorul text:

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

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

(*) Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (JO L 403, 30.12.2006, p. 18).”;

- (2) articolul 2 se modifică după cum urmează:

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

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

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

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

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

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

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

- (c) se adaugă următoarea literă (h):

„(h) vehicule utilizate sau închiriate fără conducător auto de către întreprinderi agricole, horticole, forestiere, piscicole sau de creștere a animalelor, pentru transportul de mărfuri în cadrul propriei activității profesionale specifice, cu condiția ca principala activitate a conducătorului auto să nu fie cea de conducere a vehiculului;”;

(3) articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

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

„Formarea periodică are rolul de a extinde și de a revizui unele dintre subiectele menționate la punctul 1 din anexa I. Aceasta include întotdeauna cel puțin un subiect legat de siguranța rutieră și acoperă o gamă largă de subiecte. Subiectele de formare vor lua în considerare nevoile de formare specifice pentru operațiunile de transport efectuate de conducătorul auto, precum și evoluțiile legislative și tehnologice relevante.”;

(4) la articolul 9, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

(5) articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Codul Uniunii

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

- fie pe permisul de conducere;
- fie pe cartea de calificare a conducătorului auto elaborată conform modelului prezentat în anexa II.

În cazul în care codul Uniunii nu poate fi marcat pe permisul de conducere, autoritățile competente din statul membru în care a fost obținut CCP 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 acestei cărți, autoritățile competente verifică valabilitatea permisului de conducere al cărui număr este menționat pe carte.

(2) (a) Un conducător auto menționat la articolul 1 litera (b) care conduce vehicule utilizate pentru transportul rutier de mărfuri dovedește că are calificarea și formarea prevăzute în prezenta directivă prin atestatul de conducător auto menționat în Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului(*). Atestatul de conducător auto este recunoscut reciproc în sensul prezentei directive, chiar și în cazul în care codul relevant al Uniunii nu a fost marcat pe acesta.

(b) Un conducător auto menționat la articolul 1 litera (b) care conduce vehicule utilizate pentru transportul rutier de pasageri dovedește că are calificarea și formarea prevăzute în prezenta directivă prin oricare dintre mijloacele următoare:

- codul Uniunii marcat pe permisul de conducere elaborat în conformitate cu modelul Uniunii, în cazul în care conducătorul auto deține un astfel de permis de conducere,
- cartea de calificare a conducătorului auto menționată în anexa II, pe care este marcat codul relevant al Uniunii,
- un certificat național a cărui valabilitate pe teritoriul lor este recunoscută reciproc de statele membre.

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

(6) anexele I și II se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Articolul 4 din Directiva 2006/126/CE se modifică după cum urmează:

(1) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

- (a) la litera (e), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:
„— vârsta minimă pentru categoriile C1 și C1E este stabilită la 18 ani;”;
- (b) la litera (g), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
„— vârsta minimă pentru categoriile C și CE este stabilită la 21 ani;”;
- (c) la punctul (i), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
„— vârsta minimă pentru categoriile D1 și D1E este stabilită la 21 ani;”;
- (d) la litera (k), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:
„— vârsta minimă pentru categoriile D și DE este stabilită la 24 ani;”;

(2) se adaugă următorul alineat (7):

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

În cazul în care, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) al doilea paragraf sau cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) al doilea paragraf

din Directiva 2003/59/CE, un stat membru autorizează conducerea pe teritoriul său de la o vârstă mai mică, permisul de conducere este valabil numai pe teritoriul statului membru emitent până la data la care titularul permisului de conducere ajunge la vârsta minimă relevantă menționată la primul alineat al prezentului articol și deține un CCP.”.

Articolul 3

1. Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la [OP: a se introduce DATA calculată la 18 luni de la intrarea în vigoare]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

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

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

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele