



---

*Document de ședință*

---

**A8-0321/2017**

20.10.2017

**\*\*\*I**  
**RAPORT**

referitor la propunerea 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  
(COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Peter Lundgren

### ***Legenda simbolurilor utilizate***

- \* Procedura de consultare
- \*\*\* Procedura de aprobare
- \*\*\*I Procedura legislativă ordinară (prima lectură)
- \*\*\*II Procedura legislativă ordinară (a doua lectură)
- \*\*\*III Procedura legislativă ordinară (a treia lectură)

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus în proiectul de act.)

### ***Amendamente la un proiect de act***

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate pe două coloane**

Textul eliminat este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din stânga. Textul înlocuit este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în ambele coloane. Textul nou este evidențiat prin caractere *cursive aldine* în coloana din dreapta.

În primul și în al doilea rând din antetul fiecărui amendament se identifică fragmentul vizat din proiectul de act supus examinării. În cazul în care un amendament vizează un act existent care urmează să fie modificat prin proiectul de act, antetul conține două rânduri suplimentare în care se indică actul existent și, respectiv, dispoziția din acesta vizată de modificare.

#### **Amendamentele Parlamentului prezentate sub formă de text consolidat**

Părțile de text noi sunt evidențiate prin caractere *cursive aldine*. Părțile de text eliminate sunt indicate prin simbolul ■ sau sunt tăiate. Înlocuirile sunt semnalate prin evidențierea cu caractere *cursive aldine* a textului nou și prin eliminarea sau tăierea textului înlocuit.

Fac excepție de la regulă și nu se evidențiază modificările de natură strict tehnică efectuate de serviciile competente în vederea elaborării textului final.

## CUPRINS

	<b>Pagina</b>
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN .....	5
EXPUNERE DE MOTIVE .....	26
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE .....	27
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ .....	28



## PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea 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 (COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

*Parlamentul European,*

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2017)0047),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C8-0025/2017),
  - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
  - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 31 mai 2017<sup>1</sup>,
  - după consultarea Comitetului Regiunilor,
  - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
  - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A8-0321/2017),
1. adoptă poziția în primă lectură prezentată în continuare;
  2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou în cazul în care își înlocuiește, își modifică în mod substanțial sau intenționează să-și modifice în mod substanțial propunerea;
  3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

---

<sup>1</sup> JO C 288, 31.8.2017, p. 115.

## Amendamentul 1

### Propunere de directivă Considerentul -1 (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(-1) Comisia susține, în Cartea sa albă din 28 martie 2011, necesitatea de a evolua către o mobilitate cu emisii scăzute competitivă, prin intermediul cercetării și al punerii în aplicare a progreselor tehnologice disponibile, în care armonizarea politicilor statelor membre să permită evoluția către o piață unică veritabilă în sectorul transporturilor.**

## Amendamentul 2

### Propunere de directivă Considerentul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(2a) Obiectivul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul transporturilor a fost stabilit la 20 % sub nivelul din 2008, urmând ca acesta să fie atins până în 2030. Pentru ca acest lucru să fie posibil, este necesară formarea în mod corespunzător a conducătorilor auto, astfel încât aceștia să conducă în cel mai eficient mod cu putință. Acest lucru ar trebui realizat printr-o mobilitate sustenabilă încurajată prin promovarea vehiculelor dotate cu motoare propulsate de combustibili alternativi, precum și a mijloacelor de transport mai sustenabile, cum ar fi utilizarea vehiculelor de mare capacitate în transportul rutier sau intermodal.**

## Amendamentul 3

### Propunere de directivă Considerentul 5 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(5a) Pentru a se asigura că statele membre au o interpretare similară atunci când aplică derogări de la domeniul de aplicare al prezentei directive, Comisia ar trebui să clarifice noțiunea de „activitate principală” în sensul prezentei directive.**

#### Amendamentul 4

##### Propunere de directivă Considerentul 6

###### *Textul propus de Comisie*

(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.

###### *Amendamentul*

(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, **în special a pietonilor, a bicicliștilor și a persoanelor cu mobilitate redusă**, și condusul economic, ar trebui să fie consolidate în cadrul cursurilor de formare. **Noile tehnologii din domeniul transportului rutier, cum ar fi, de exemplu, condusul cu un vehicul conectat, ar trebui să facă parte, de asemenea, din formarea conducătorilor auto.**

#### Amendamentul 5

##### Propunere de directivă Considerentul 6 a (nou)

###### *Textul propus de Comisie*

###### *Amendamentul*

**(6a) Sistemele de transport inteligente deschid oportunități pentru îndeplinirea obiectivelor de reducere a ratei accidentelor, de reducere a emisiilor și de dezvoltare a unui sector al transporturilor european competitiv, fiind astfel esențială formarea conducătorilor auto în așa fel încât să valorifice potențialul lor.**

## Amendamentul 6

### Propunere de directivă Considerentul 6 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(6b) În vederea diminuării emisiilor de gaze cu efect de seră și a încurajării utilizării de noi tehnologii și noi tipuri de sisteme de propulsie alternative, calculul greutății sistemului de propulsie alternativă ar trebui să se facă separat de calculul total al masei vehiculului.**

## Amendamentul 7

### Propunere de directivă Considerentul 7

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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.

(7) Statele membre ar trebui să dispună de o opțiune clară pentru îmbunătățirea, **modernizarea și armonizarea** practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor TIC, cum ar fi **e-learningul** și învățarea mixtă, pentru o parte a formării, asigurând totodată calitatea **maximă, precum și desfășurarea adecvată și eficacitatea** formării **și excluzând disciplinele care se ocupă de teme sensibile, cum ar fi conducerea vehiculelor destinate transportului de mărfuri periculoase, de mărfuri grele sau de animale, precum și condusul în condiții meteorologice nefavorabile.**

## Amendamentul 8

### Propunere de directivă Considerentul 8

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(8) Pentru a se asigura coerența între diferitele tipuri de formare necesare în

(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.

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, ***precum și cu formarea cu privire la transportul de mărfuri grele și transportul în condiții meteorologice nefavorabile.***

## Amendamentul 9

### Propunere de directivă Considerentul 9

#### *Textul propus de Comisie*

(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.

#### *Amendamentul*

(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 ***cartea de calificare a conducătorului auto, în forma prevăzută de modelele standard***, care va asigura recunoașterea reciprocă pentru fiecare conducător auto care îndeplinește cerințele Directivei 2003/59/CE.

## Amendamentul 10

### Propunere de directivă Considerentul 9 a (nou)

#### *Textul propus de Comisie*

#### *Amendamentul*

***(9a) Pentru a evita riscul unor interpretări diferite ale conceptului de transport necomercial de pasageri sau de mărfuri, acesta ar trebui interpretat în conformitate cu definiția unitară prevăzută de jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene.***

## Amendamentul 11

### Propunere de directivă Considerentul 10 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(10a) Ținând seama de obiectivele incluse în Cartea albă de a reduce cu 60 % emisiile de gaze cu efect de seră și de a înjumătăți utilizarea autoturismelor „propulsate de carburanți convenționali” în transportul urban până în 2030, eliminându-le treptat din orașe până în 2050, statelor membre ar trebui să li se ofere opțiunea, în Directiva 2006/126/CE și în conformitate cu principiul subsidiarității enunțat la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană, să autorizeze conducerea, pe teritoriul lor, a vehiculelor propulsate de carburanți alternativi cu o masă de până la 4 250 kg cu permis de conducere de categoria B, cu condiția ca excesul de masă al vehiculului să fie datorat exclusiv masei sistemului de carburant alternativ și ca utilizarea acestor vehicule să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și la îmbunătățirea calității aerului. În plus, statele membre ar trebui să se asigure că conducătorii auto ai acestor vehicule sunt obligați să urmeze un curs de formare suplimentar pentru a include efectele pozitive asupra siguranței rutiere și pentru a încuraja șofatul ecologic.*

## Amendamentul 12

### Propunere de directivă Considerentul 11 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(11a) Comisia a constatat că aproximativ 33 % din totalul deplasărilor efectuate de vehiculele grele pentru transportul de mărfuri în cadrul Uniunii implică trecerea frontierelor dintre statele membre. Prin urmare, este necesar ca*

*operatorii de transport să cunoască sursele de unde se pot informa cu privire la diferitele legislații care îi afectează în exercitarea profesiei lor și ar trebui să se țină seama de acest lucru la elaborarea cursurilor de formare pentru obținerea certificatului de competență profesională relevant.*

### Amendamentul 13

#### Propunere de directivă Considerentul 11 b (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(11b) Întrucât există o deficiență de comunicare în ceea ce privește diferitele legislații în vigoare ce reglementează activitățile de transport în Uniune, ar trebui să se dezvolte o bază de date comună care să conțină, într-o formă actualizată, normele și reglementările în domeniul transporturilor, cu traduceri în cel puțin unele dintre cele mai frecvent utilizate limbi ale Uniunii, cu scopul de a elimina câteva dintre obstacolele care îngreunează instituirea unei piețe unice europene a transporturilor eficiente și competitive.*

### Amendamentul 14

#### Propunere de directivă Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera a Directiva 2003/59/CE Articolul 2 – litera b

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

## Amendamentul 15

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera aa (nouă)

Directiva 2003/59/CE

Articolul 2 – litera c

*Textul în vigoare*

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

*Amendamentul*

**aa) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:**

(c) vehicule care efectuează teste rutiere în vederea unor dezvoltări tehnice, reparații *și* pentru întreținere *și vehicule* noi sau reconstruite care nu au fost încă puse în funcțiune **ori vehicule fără pasageri conduse înapoi, afară din sau înapoi și afară din depou de către personalul de întreținere;**

## Amendamentul 16

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera b

Directiva 2003/59/CE

Articolul 2 – litera e – punctul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

## Amendamentul 17

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera ba (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(ba) se adaugă următoarea literă (ga):*

*(ga) vehicule care operează pe o rază mai mică de 100 km de la baza lor, cu condiția ca activitatea de conducere a vehiculului să nu reprezinte principala activitate a conducătorului auto.*

## Amendamentul 18

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 2 – litera c

Directiva 2003/59/CE

Articolul 2 – litera h

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

(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;”;

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

## Amendamentul 19

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera a

Directiva 2003/59/CE

Articolul 7 – paragraful 1

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

Formarea periodică constă **într-un** stagiu de formare care să permită titularilor unui CCP să își actualizeze cunoștințele esențiale pentru activitatea lor, punându-se accentul în mod special, **timp de cel puțin o zi în timpul formării**, pe siguranța rutieră și **sănătatea și securitatea în muncă și** pe raționalizarea consumului de carburant, **de**

## **Amendamentul 20**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera aa (nouă)**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 7 – paragraful 2

#### *Textul în vigoare*

Formarea periodică se organizează în cadrul unui centru de formare autorizat, în conformitate cu punctul 5 din anexa I. Dacă un conducător auto schimbă întreprinderea, atunci i se va recunoaște formarea periodică deja încheiată.

#### *Amendamentul*

**(aa) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:**

Formarea periodică se organizează în cadrul unui centru de formare autorizat, în conformitate cu punctul 5 din anexa I. ***O parte semnificativă a formării se face sub formă de cursuri cu predare clasică, în sală, o a doua parte constă în instructaj practic de conducere pe un teren special de instruire și o a treia parte poate fi realizată pe simulatoare de ultimă generație.*** Dacă un conducător auto schimbă întreprinderea, atunci i se va recunoaște formarea periodică deja încheiată.

## **Amendamentul 21**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 3 – litera b (nouă)**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 7 – paragraful 3

#### *Textul propus de Comisie*

Formarea periodică are rolul de a extinde și de a revizui unele dintre subiectele menționate la anexa I punctul 1. ***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***

#### *Amendamentul*

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

## **Amendamentul 22**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

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.

## **Amendamentul 23**

### **Propunere de directivă**

#### **Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 – alineatul 1 – paragraful 3

#### *Textul propus de Comisie*

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.***

#### *Amendamentul*

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

- pe permisul de conducere
- ***sau, dacă înscrierea codului pe permisul de conducere nu este posibilă,*** pe cartea de calificare a conducătorului auto elaborată conform modelului prezentat în anexa II.

## Amendamentul 24

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 – alineatul 2 – litera a

#### *Textul propus de Comisie*

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.*

#### *Amendamentul*

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

## Amendamentul 25

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 – alineatul 2 – litera b

#### *Textul propus de Comisie*

(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*

#### *Amendamentul*

*eliminat*



*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.*

## **Amendamentul 26**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 – alineatul 2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*2a. Atestatele de conducător auto care nu poartă codul Uniunii nr. 95 și au fost eliberate înainte de [JO: a se introduce data menționată la articolul 3 alineatul (1)] în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, în special alineatul (7), în vederea certificării conformității cu cerințele de formare în temeiul prezentei directive, sunt acceptate ca dovadă a calificării până la data expirării lor.*

## **Amendamentul 27**

**Propunere de directivă**

**Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 5 a (nou)**

Directiva 2003/59/CE

Articolul 10 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(5a) Se introduce următorul articol:*

*„Articolul 10a*

*Registru și control*

*Până la [JO: a se introduce data, 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive], statele membre creează și se*

*conectează la o rețea comună a Uniunii de baze de date naționale pentru partajarea de informații în legătură cu CCP emise și cu persoanele care au deținut anterior un certificat fals sau care au fost implicate în fabricarea și distribuirea de astfel de certificate.*

*Respectiva rețea de baze de date de cooperare naționale este proiectată în așa fel încât să le acorde autorităților competente dreptul ca, în timpul unui control rutier sau al unei investigații, să verifice, în timp real, valabilitatea unui CCP și să obțină informații despre calificarea CCP a unei persoane sau implicarea sa în trecut în fabricarea sau distribuirea de certificate falsificate. Această rețea poate fi utilizată și de autoritățile emittente naționale în timpul prelucrării cererilor pentru certificate CCP.”*

## Amendamentul 28

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1 – litera ba (nouă)

Directiva 2006/126/CE

Articolul 4 – alineatul 4 – litera h

*Textul în vigoare*

*Amendamentul*

„(h) Categoria D1:

autovehicule proiectate și construite pentru transportul a maximum **16** pasageri în afară de conducătorul auto și care au o lungime maximă ce nu depășește 8 m; *la autovehiculele din această categorie se poate atașa* o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg.”

*(ba) litera (h) se modifică după cum urmează:*

„(h) Categoria D1:

autovehicule proiectate și construite pentru transportul a maximum **22 de** pasageri în afară de conducătorul auto și care au o lungime maximă ce nu depășește 8 m, *inclusiv cele la care este atașată* o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg;”

## Amendamentul 29

### Propunere de directivă

#### Articolul 2 – paragraful 2 – punctul 1 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

**(1a) la articolul 6 alineatul (4), se adaugă următoarea literă:**

**„(ba) a vehiculelor propulsate de carburanți alternativi, astfel cum se menționează la articolul 2 din Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, cu o masă de până la 4 250 kg, cu condiția ca excesul de masă al vehiculului dincolo de 3 500 kg să fie datorat exclusiv masei sistemului de carburant alternativ și ca utilizarea acestor vehicule să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și la îmbunătățirea calității aerului; în plus, statele membre se asigură că conducătorii auto ai acestor vehicule sunt obligați să urmeze un curs de formare suplimentar pentru a include efectele pozitive asupra siguranței rutiere și pentru a încuraja șofatul ecologic.”**

**Amendamentul 30**

**Propunere de directivă  
Articolul 3 – alineatul 1 – paragraful 1**

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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.

Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până cel târziu la [OP: a se introduce data calculată la **24 de** luni de la **data intrării în vigoare a acesteia**]. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

## Amendamentul 31

### Propunere de directivă

#### Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera ba (nouă)

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 1 – punctul 1.2 a (nou)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(ba) se adaugă următorul punct:*

*1.2a. Obiectivul: cunoașterea modului în care trebuie să se acționeze în condiții meteorologice extreme;*

*cunoașterea și înțelegerea modului în care se pregătește și se planifică o călătorie în timpul unor condiții meteorologice anormale, cum ar fi temperaturi extrem de ridicate sau extrem de scăzute, carosabil acoperit de gheață, ninsoare și ploaie abundentă; familiaritatea cu utilizarea echipamentelor de siguranță, cum ar fi lanțurile pentru zăpadă, și capacitatea de a înțelege când trebuie amânată sau anulată o călătorie din cauza condițiilor meteorologice extreme.*

## Amendamentul 32

### Propunere de directivă

#### Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera c

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 1 – punctul 1.3 – paragraful 2

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

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

optimizarea consumului de carburant prin aplicarea know-how-ului în ceea ce privește punctele 1.1 și 1.2, importanța anticipării fluxului de trafic, a distanței corespunzătoare, a utilizării impulsului **vehiculului**, a vitezei constante, a unui **stil** de conducere lină și a presiunii corespunzătoare în pneuri, **precum și a familiarizării cu sistemele de transport inteligente, care permit un stil de conducere eficient și o mai bună planificare a rutelor;**

### **Amendamentul 33**

#### **Propunere de directivă**

**Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera d**

Directiva 2003/59/CE

Anexă – secțiunea 1.3 a – paragraful 1 – litera a (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(a) conștientizarea și recunoașterea situațiilor periculoase de pe drum; capacitatea de a face față în mod eficient stresului și șofatului periculos.*

### **Amendamentul 34**

#### **Propunere de directivă**

**Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera d**

Directiva 2003/59/CE

Anexă – secțiunea 1.3 a – paragraful 2 – litera aa (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(aa) identificarea posibilelor situații periculoase, cum ar fi conducerea neatență cauzată, de exemplu, de utilizarea telefoanelor inteligente și a altor dispozitive electronice, precum și a tehnologiilor integrate în vehicule.*

### **Amendamentul 35**

#### **Propunere de directivă**

**Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera da (nouă)**

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 1.3 b (nouă)

*Textul propus de Comisie*

*Amendamentul*

*(da) se adaugă următorul punct 1.3 b:  
(1.3b) Obiectivul: adaptarea formării profesionale a conducătorilor auto profesioniști la profilul lor:  
formarea practică a conducătorilor auto profesioniști ar trebui să evidențieze domeniile tematice legate de transport,*

*siguranța rutieră și securitatea și sănătatea în muncă, precum și îmbunătățirea cunoștințelor și a abilităților digitale și învățarea metodelor de șofat ecologic. Conținutul formării trebuie să corespundă nevoilor de formare individuale ale conducătorilor auto pentru profilul lor de activitate.*

## **Amendamentul 36**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera ga (nouă)**

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 1 – punctul 2.2

*Textul în vigoare*

„2.2. **Obiectivul:** cunoașterea reglementărilor din domeniul transportului de mărfuri:

licențele de operare pentru transport, obligațiile din cadrul contractelor standard pentru transportul de mărfuri, redactarea documentelor care formează contractul de transport, permisele de transport internațional, obligațiile din cadrul Convenției privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri, redactarea scrisorii de trăsură internațională, trecerea frontierelor, expedierea încărcăturii, documentele speciale de însoțire a mărfii.”

*Amendamentul*

**(ga) punctul 2.2 se înlocuiește cu următorul text:**

„2.2. **Obiectivul:** cunoașterea reglementărilor din domeniul transportului de mărfuri:

licențele de operare pentru transport, **documentele care trebuie să se afle la bordul vehiculului, interdicțiile de utilizare a anumitor drumuri, taxele de utilizare a drumurilor**, obligațiile din cadrul contractelor standard pentru transportul de mărfuri, redactarea documentelor care formează contractul de transport, permisele de transport internațional, obligațiile din cadrul Convenției privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri, redactarea scrisorii de trăsură internațională, trecerea frontierelor, expedierea încărcăturii, documentele speciale de însoțire a mărfii.”

## **Amendamentul 37**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera gb (nouă)**

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 1 – punctul 2.2 – paragraful 1 a (nou)

**(gb) la punctul 2.2, se introduce următorul paragraf:**

**directivele și regulamentele Uniunii care reglementează transportul rutier de mărfuri și de pasageri și cunoașterea surselor de informare care cuprind legislația în materie de siguranță rutieră și legislația socială a diferitelor state membre ale Uniunii Europene;**

## Amendamentul 38

### Propunere de directivă

#### **Anexa I – paragraful 1 – punctul 1 – litera a – litera a**

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – secțiunea 2 – punctul 2.1 – paragraful 4

#### *Textul propus de Comisie*

Statele membre pot permite ca formarea să fie parțial realizată prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând totodată **buna calitate a** formării, și pot lua în considerare o formare specifică necesară în temeiul altor acte legislative ale Uniunii drept parte a formării. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului(\*) privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului(\*\*) și formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului(\*\*\*)).

#### *Amendamentul*

Statele membre pot permite ca formarea să fie, **de asemenea**, parțial realizată - **sub supravegherea și sub responsabilitatea deplină a centrului de formare autorizat** - prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, totodată, **că se menține calitatea maximă și desfășurarea adecvată, precum și eficacitatea** formării **și selectând subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control.** Statele membre pot lua în considerare o formare specifică necesară în temeiul altor acte legislative ale Uniunii drept parte a formării. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului(\*) privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE)

nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului(\*\*) și formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului(\*\*\*)).

## Amendamentul 39

### Propunere de directivă

#### Articolul 1 – paragraful 1 – punctul 1 – litera c

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – secțiunea 4 – paragraful 1

#### *Textul propus de Comisie*

Cursurile de formare periodică obligatorie trebuie organizate de către un centru de formare autorizat. Durata lor trebuie să fie de 35 de ore din cinci în cinci ani, defalcate în perioade de cel puțin șapte ore. ***Aceste formări periodice pot fi realizate, parțial, pe simulatoare de ultimă generație și prin utilizarea instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, în același timp, calitatea formării. Cel puțin una dintre perioadele de șapte ore trebuie să includă un subiect privind siguranța rutieră. Conținutul formării profesionale trebuie să țină cont de nevoile de formare specifice pentru operațiunile de transport efectuate de conducătorul auto, precum și de evoluțiile juridice și tehnologice relevante. Perioadele de șapte ore trebuie să acopere diferite subiecte.***

#### *Amendamentul*

Cursurile de formare periodică obligatorie trebuie organizate de către un centru de formare autorizat. Durata lor trebuie să fie de 35 de ore din cinci în cinci ani, defalcate în perioade de cel puțin șapte ore, ***care pot fi împărțite pe parcursul a nu mai puțin de două zile consecutive, însă nici mai mult de trei zile. O parte semnificativă a formării se face sub formă de cursuri cu predare clasică, în sală, o a doua parte constă în instructaj practic de conducere pe un teren de instruire și o a treia parte poate fi realizată, de asemenea, de centrul de formare autorizat pe simulatoare de ultimă generație și prin utilizarea instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning. Atunci când se recurge la e-learning, centrul de formare autorizat se asigură că este menținută o calitate corespunzătoare a formării și selectează subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control. Durata maximă a formării de tip e-learning nu depășește 10 ore.***

***Cel puțin una dintre perioadele cursurilor de formare include un subiect privind siguranța rutieră. Conținutul formării ia în considerare evoluțiile legislative și***



*tehnologice relevante și, în măsura posibilului, ar trebui să ia în considerare nevoile de formare specifice ale conducătorului auto. În perioada de 35 de ore ar trebui să fie abordate o serie de teme diferite, inclusiv repetarea formării în cazul în care se demonstrează că conducătorul auto are nevoie de formare corectivă specifică.*

## **Amendamentul 40**

### **Propunere de directivă**

#### **Anexă I – paragraful 1 – punctul 1 – litera c**

Directiva 2003/59/CE

Anexa I – Secțiunea 4 – paragraful 2

#### *Textul propus de Comisie*

*Formarea profesională specifică încheiată, astfel cum se prevede în alte acte legislative ale Uniunii, poate fi luată în considerare drept una dintre perioadele de șapte ore. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului și, pentru transportul de pasageri, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011.”;*

#### *Amendamentul*

*Statele membre pot avea în vedere contabilizarea formării profesionale specifice încheiate prevăzută în alte acte legislative ale Uniunii drept una dintre perioadele de șapte ore. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului și, pentru transportul de pasageri, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011. Formarea profesională specifică încheiată, astfel cum se prevede în Directiva 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase, poate fi luată în considerare drept două dintre perioadele de șapte ore.*

## EXPUNERE DE MOTIVE

Transportul rutier are și va continua să aibă, cel puțin în viitorul cel mai apropiat, un rol esențial pentru economiile europene, indiferent dacă este vorba de transportul de mărfuri sau de transportul de pasageri. Evoluțiile moderne, cum ar fi externalizarea producției în străinătate sau tranziția continuă către economia digitală, inclusiv cumpărăturile online, înseamnă că societățile de transporturi trebuie să transporte tot mai multe mărfuri prin Europa și aceasta mult mai frecvent decât înainte, iar, în același timp, trebuie să încerce să rămână competitive prin reducerea costurilor aferente operațiunilor lor. Aceste reduceri se realizează, din păcate, de multe ori în detrimentul formării și competențelor conducătorilor auto sau al condițiilor sociale ale acestora, ceea ce, la rândul său, duce deseori la creșterea numărului de accidente în care sunt implicate camioane pe șoselele europene.

Eficiența și siguranța sectorului transportului rutier se bazează foarte mult atât pe calitatea vehiculelor utilizate, cât și pe competențele conducătorilor auto care lucrează pentru societățile de transporturi. Din acest motiv, calificarea și formarea periodică a conducătorilor auto, precum și capacitatea de a verifica respectivele competențe și de a asigura aplicarea legislației care reglementează aceste aspecte la nivelul UE sunt atât de importante și trebuie actualizate regulat astfel încât să reflecte schimbările rapide care influențează sectorul.

Raportorul salută și sprijină propunerea Comisiei și propune câteva schimbări care, în opinia sa, adaugă mai multă valoare directivelor revizuite prin îmbunătățirea siguranței și a condițiilor de concurență echitabilă la nivelul UE. Printre aceste schimbări se numără acordarea unei flexibilități suplimentare în alegerea și desfășurarea formării sau adaptarea cerințelor în funcție de nevoile specifice ale conducătorilor auto. Au fost propuse și unele excepții, și anume cea care permite formarea internă, la locul de muncă, a conducătorilor auto de către colegii lor certificați, cea care le permite întreprinderilor mici agricole, horticole, forestiere, de creștere a animalelor sau piscicole să își transporte marfa proprie în anumite condiții speciale sau cea care permite utilizarea vehiculelor cu sisteme de propulsie alternative, cum ar fi camionetele electrice.

Nu în ultimul rând, raportorul propune cerințe speciale care ar pregăti conducătorii auto să conducă în siguranță în condiții meteorologice extreme și introduce ideea unui registru comun la nivelul UE pentru a ajuta autoritățile să aplice legislația din respectivele directive și să combată comerțul ilegal cu permise false.

## PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

<b>Titlu</b>	Calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri și permisele de conducere
<b>Referințe</b>	COM(2017)0047 – C8-0025/2017 – 2017/0015(COD)
<b>Data prezentării la PE</b>	1.2.2017
<b>Comisie competentă</b> Data anunțului în plen	TRAN 1.3.2017
<b>Comisii sesizate pentru aviz</b> Data anunțului în plen	EMPL 1.3.2017
<b>Avize care nu au fost emise</b> Data deciziei	EMPL 9.3.2017
<b>Raportori</b> Data numirii	Peter Lundgren 3.4.2017
<b>Data adoptării</b>	12.10.2017
<b>Rezultatul votului final</b>	+: 47 –: 0 0: 0
<b>Membri titulari prezenți la votul final</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Deirdre Clune, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Membri supleanți prezenți la votul final</b>	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, André Elissen, Michael Gahler, Kateřina Konečná, Jozo Radoš, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen
<b>Membri supleanți [articolul 200 alineatul (2)] prezenți la votul final</b>	Herbert Dorfmann, Jaromír Kohlíček
<b>Data depunerii</b>	23.10.2017

**VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL  
ÎN COMISIA COMPETENTĂ**

<b>47</b>	<b>+</b>
ALDE	Jozo Radoš, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Evžen Tošenovský, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
ENF	Marie-Christine Arnautu, André Elissen
GUE/NGL	Jaromír Kohlíček, Kateřina Konečná, Merja Kyllönen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Herbert Dorfmann, Michael Gahler, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Markus Pieper, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Jakop Dalunde, Bas Eickhout, Keith Taylor

<b>0</b>	<b>-</b>

<b>0</b>	<b>0</b>

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri