



Document de ședință

A9-0445/2023

11.1.2024

*****I**

RAPORT

referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportoare: Karima Delli

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

	Pagina
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPUNERE DE MOTIVE.....	110
ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII.....	113
PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE	114
VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ.....	115

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere, de modificare a Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Procedura legislativă ordinară: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2023)0127),
 - având în vedere articolul 294 alineatul (2) și articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C9-0035/2023),
 - având în vedere avizul Comisiei pentru afaceri juridice privind temeiul juridic propus,
 - având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European din 14 iunie 2023¹,
 - după consultarea Comitetului Regiunilor,
 - având în vedere articolul 294 alineatul (3) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,
 - având în vedere articolul 59 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism (A9-0445/2023),
1. adoptă poziția sa 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. îi încredințează Președintei sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei, precum și parlamentelor naționale poziția Parlamentului.

¹ Nerepublicat încă în Jurnalul Oficial.

Amendamentul 1

Propunere de directivă Considerentul - 1 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1) Uniunea și-a asumat obiectivul „Viziunea zero” de a nu avea decese legate de traficul rutier până în 2050, astfel cum s-a reafirmat în Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă din 2020. În 2017, Consiliul informal „Transporturi” de la Valletta a convenit că numărul constant ridicat de decese în accidente rutiere și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere reprezintă o problemă societală majoră și a emis o declarație prin care invită Comisia, printre altele, să pregătească o politică și un cadru juridic al Uniunii privind siguranța rutieră pentru deceniul de după 2020, care să garanteze mai puține decese, și să îmbunătățească protecția participanților la trafic, în special a celor vulnerabili, care sunt cel mai adesea victime.

Amendamentul 2

Propunere de directivă Considerentul - 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(-1a) Eforturile depuse până în prezent de autoritățile publice au dus la o reducere a numărului de decese rutiere de la 51 400 în 2001 la 19 800 în 2021. Aceste cifre au fost sub obiectivul Uniunii de reducere cu 75 % a deceselor rutiere între 2001 și 2020. În plus, progresele înregistrate în direcția înjumătățirii numărului de decese cauzate de accidente

rutiere în primul deceniu ulterior au stagnat.

Amendamentul 3

Propunere de directivă Considerentul 2

Textul propus de Comisie

(2) Cadrul actual ar trebui actualizat pentru a fi potrivit pentru noua eră durabilă, incluzivă, inteligentă și rezilientă. Actualizarea ar trebui să țină seama de necesitatea reducerii emisiilor generate de transporturi, de digitalizare, de tendințele demografice și de evoluțiile tehnologice pentru a consolida competitivitatea economiei europene. Este important să se simplifice și să se digitalizeze procedurile administrative astfel încât să se elimine obstacolele încă existente, de exemplu sarcinile administrative aflate în calea liberei circulații a conducătorilor auto care își stabilesc reședința într-un alt stat membru decât cel care a eliberat permisul. Un cadru armonizat privind permisele de conducere standard la nivelul Uniunii ar trebui să cuprindă atât permisele de conducere fizice, cât și pe cele mobile și să prevadă recunoașterea reciprocă a acestora în cazul în care au fost eliberate în mod corespunzător în conformitate cu prezenta directivă.

Amendamentul

(2) Cadrul actual ar trebui actualizat pentru a fi potrivit pentru noua eră durabilă, incluzivă, inteligentă și rezilientă. Actualizarea ar trebui să țină seama de necesitatea reducerii emisiilor **și consumului de energie** generate de transporturi, **inclusiv printr-o utilizare la o scară mai largă a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi**, de digitalizare, de tendințele demografice și de evoluțiile tehnologice pentru a consolida competitivitatea economiei europene. Este important să se simplifice și să se digitalizeze procedurile administrative astfel încât să se elimine obstacolele încă existente, de exemplu sarcinile administrative aflate în calea liberei circulații a conducătorilor auto care își stabilesc reședința într-un alt stat membru decât cel care a eliberat permisul. Un cadru armonizat privind permisele de conducere standard la nivelul Uniunii ar trebui să cuprindă atât permisele de conducere fizice, cât și pe cele mobile **pentru toate categoriile** și să prevadă recunoașterea reciprocă a acestora în cazul în care au fost eliberate în mod corespunzător în conformitate cu prezenta directivă.

Amendamentul 4

Propunere de directivă Considerentul 3 a (nou)

(3a) Pentru a armoniza și a completa în continuare „modelul comunitar”, recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere eliberate de statele membre ar trebui extinsă la permisele de conducere pentru vehiculele agricole sau forestiere cu motor, pe roți sau șenile, având cel puțin două axe, astfel cum se menționează la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013.

Amendamentul 5

Propunere de directivă Considerentul 4

(4) Ar trebui să se asigure faptul că prelucrarea datelor cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a prezentei directive respectă cadrul de protecție a datelor al Uniunii, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului⁵³.

(4) Ar trebui să se asigure faptul că prelucrarea datelor cu caracter personal în scopul punerii în aplicare a prezentei directive respectă cadrul de protecție a datelor al Uniunii, în special Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului **și Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului**^{53a}.

⁵³ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

⁵³ Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (JO L 119, 4.5.2016, p. 1).

^{53a} **Directiva 2002/58/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 12 iulie 2002 privind prelucrarea datelor personale și protejarea confidențialității în sectorul comunicațiilor publice (JO L 201, 31.7.2002, p. 37).**

Amendamentul 6

Propunere de directivă Considerentul 5

Textul propus de Comisie

(5) Prezenta directivă stabilește un temei juridic pentru stocarea unui set obligatoriu de date cu caracter personal în permisele de conducere fizice și în microcipurile sau codurile QR ale acestora, precum și în permisele de conducere mobile, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga Uniune și pentru a respecta articolul 6 alineatul (1) litera (e) și, după caz, articolul 9 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) 2016/679. Aceste date ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a dovedi dreptul unei persoane de a conduce, de a identifica persoana respectivă și de a verifica drepturile de conducere și identitatea persoanei. Prezenta directivă prevede, de asemenea, garanții suplimentare menite să asigure protecția datelor cu caracter personal divulgate în cursul procesului de verificare.

Amendamentul

(5) Prezenta directivă stabilește un temei juridic pentru stocarea unui set obligatoriu de date cu caracter personal în permisele de conducere fizice și în microcipurile sau codurile QR ale acestora, precum și în permisele de conducere mobile, **în scopul dovedirii și verificării dreptului persoanelor de a conduce și a identității acestora**, pentru a garanta un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga Uniune și pentru a respecta articolul 6 alineatul (1) litera (e) și, după caz, articolul 9 alineatul (2) litera (g) din Regulamentul (UE) 2016/679. Aceste date ar trebui să se limiteze la ceea ce este necesar pentru a dovedi dreptul unei persoane de a conduce, de a identifica persoana respectivă și de a verifica drepturile de conducere și identitatea persoanei. Prezenta directivă prevede, de asemenea, garanții suplimentare menite să asigure protecția datelor cu caracter personal divulgate în cursul procesului de verificare.

Amendamentul 7

Propunere de directivă Considerentul 6

Textul propus de Comisie

(6) Pentru a asigura claritatea juridică și a garanta o tranziție lină de la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere⁵⁴ la prezenta directivă, statele membre ar trebui să poată stoca pe un microcip date cu caracter personal suplimentare, dacă acest lucru este prevăzut de legislația națională care

Amendamentul

(6) Pentru a asigura claritatea juridică și a garanta o tranziție lină de la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere la prezenta directivă, statele membre ar trebui să poată stoca pe un microcip date cu caracter personal suplimentare, dacă acest lucru este prevăzut de legislația națională care

respectă Regulamentul (UE) 2016/679. Totuși, prezenta directivă nu servește drept temei juridic pentru includerea unor astfel de date suplimentare.

respectă Regulamentul (UE) 2016/679. ***În orice caz, orice date stocate pe un astfel de microcip ar trebui stocate numai până la sfârșitul perioadei de valabilitate a permisului de conducere.*** Totuși, prezenta directivă nu servește drept temei juridic pentru includerea unor astfel de date suplimentare.

⁵⁴ 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).

⁵⁴ 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).

Amendamentul 8

Propunere de directivă Considerentul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(8a) Permisul de conducere mobil ar trebui să asigure cel mai înalt nivel de securitate pentru datele cu caracter personal utilizate pentru identificare și autentificare, indiferent dacă aceste date sunt stocate la nivel local, în registre descentralizate sau prin soluții bazate pe tehnologia de tip cloud, ținând seama de diferitele niveluri de risc. În pofida necesității unei autentificări stricte a utilizatorilor, utilizarea datelor biometrice pentru identificarea și autentificarea datelor cu caracter personal nu ar trebui să devină o condiție prealabilă pentru utilizarea permisului de conducere mobil. Datele biometrice utilizate în scopul autentificării unei persoane fizice în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 nu ar trebui să fie stocate în soluții pe bază de cloud fără consimțământul explicit al utilizatorului. Utilizarea datelor biometrice ar trebui să se limiteze la scenariile specifice menționate la articolul 9 din prezentul regulament și necesită măsuri organizatorice și de securitate proporționale cu riscul pe care

această prelucrare îl poate prezenta pentru drepturile și libertățile persoanelor fizice și în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679.

Amendamentul 9

Propunere de directivă Considerentul 10

Textul propus de Comisie

(10) Transformarea digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. În cazul transportului rutier, aceasta va contribui la eliminarea barierelor administrative care încă împiedică libera circulație a persoanelor, cum ar fi cele legate de durata eliberării permiselor de conducere fizice. Prin urmare, ar trebui stabilit un standard separat al Uniunii pentru permisele de conducere mobile eliberate în Uniune. Pentru a facilita transformarea digitală, ar trebui ca începând cu [data adoptării + 4 ani] să fie eliberate **implicit** permise de conducere mobile, fără ca aceasta să aducă atingere dreptului solicitantului de a **dobândi** fie **un permis** fizic, fie **ambele permise** în același timp.

Amendamentul

(10) Transformarea digitală reprezintă una dintre prioritățile Uniunii. În cazul transportului rutier, aceasta va contribui la eliminarea barierelor administrative care încă împiedică libera circulație a persoanelor, cum ar fi cele legate de durata eliberării permiselor de conducere fizice. Prin urmare, ar trebui stabilit un standard separat al Uniunii pentru permisele de conducere mobile eliberate în Uniune. Pentru a facilita transformarea digitală, ar trebui ca începând cu [data adoptării + 4 ani] să fie eliberate, **în plus față de permisul de conducere fizic**, permise de conducere mobile, fără ca aceasta să aducă atingere dreptului solicitantului de a **renunța** fie **la permisul** fizic, fie **la cel digital**. **Solicitantul ar trebui să aibă dreptul de a dobândi în orice moment formatul de permis de conducere la care a renunțat inițial. O abordare discreționară ar trebui să rămână regula, asigurându-se, în același timp, că solicitanții au acces egal la formatul fizic și mobil din punct de vedere economic și operațional. Alegerea unui permis de conducere fizic nu ar trebui descurajată în niciun mod și, în special, ar trebui să se mențină accesul solicitanților la un permis de conducere fizic în cazurile în care aceștia nu pot sau nu doresc să dobândească un permis de conducere mobil. Statele membre ar trebui să se asigure că permisul de conducere fizic este eliberat fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult două săptămâni de la data la care a fost**

solicitat.

Amendamentul 10

Propunere de directivă Considerentul 11

Textul propus de Comisie

(11) Permisul de conducere mobil ar trebui să conțină nu doar informațiile înscrise pe permisul de conducere fizic, ci și informații care să permită verificarea autenticității datelor și **un** indicator de adresă (pointer) de unică folosință. Ar trebui totuși să se asigure că, chiar și în astfel de cazuri, volumul de date cu caracter personal puse la dispoziție se limitează la ceea ce ar fi înscris pe permisul de conducere fizic și la ceea ce este strict necesar pentru verificarea autenticității datelor respective. Aceste informații suplimentare ar trebui să fie diferite în cazul în care o persoană deține mai multe permise de conducere mobile, fapt care este posibil cu condiția ca permisele să fie eliberate de același stat membru.

Amendamentul

(11) Permisul de conducere mobil ar trebui să conțină nu doar informațiile înscrise pe permisul de conducere fizic, ci și informații care să permită verificarea autenticității datelor și **a unui** indicator de adresă (pointer) de unică folosință. Ar trebui totuși să se asigure că, chiar și în astfel de cazuri, volumul de date cu caracter personal puse la dispoziție se limitează la ceea ce ar fi înscris pe permisul de conducere fizic și la ceea ce este strict necesar pentru verificarea autenticității datelor respective, **în special semnătura electronică a autorității emitente**. Aceste informații suplimentare ar trebui să fie diferite în cazul în care o persoană deține mai multe permise de conducere mobile, fapt care este posibil cu condiția ca permisele să fie eliberate de același stat membru.

Amendamentul 11

Propunere de directivă Considerentul 12

Textul propus de Comisie

(12) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă stabilește o viziune pentru UE în care durabilitatea mobilității și a transporturilor este îmbunătățită semnificativ. Emisiile din sectorul transportului rutier includ emisii de gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și microplastice provenite din uzura pneurilor și a drumurilor. Stilul de

Amendamentul

(12) Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă stabilește o viziune pentru UE în care durabilitatea mobilității și a transporturilor este îmbunătățită semnificativ. Emisiile din sectorul transportului rutier includ emisii de gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și microplastice provenite din uzura pneurilor și a drumurilor. **O prezență mai**

conducere influențează aceste emisii, cu posibile efecte negative asupra mediului și a sănătății umane. Prin urmare, formarea conducătorilor auto ar trebui să îi pregătească să își reducă impactul manifestat prin emisii, precum și să conducă vehicule cu emisii zero.

mare a vehiculelor care utilizează combustibili alternativi este esențială pentru tranziția verde. Posibilitatea unor noi modele, cu o greutate mai mare, care ar intra sub incidența categoriilor de permise de conducere B, C sau D ar trebui luată în considerare de prezenta directivă. Stilul de conducere influențează aceste emisii, cu posibile efecte negative asupra mediului și a sănătății umane. Prin urmare, formarea și testarea conducătorilor auto ar trebui să îi pregătească să își reducă impactul manifestat prin emisii, inclusiv prin șofat ecologic, precum și să conducă vehicule cu emisii zero sau scăzute.

Amendamentul 12

Propunere de directivă Considerentul 13 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(13a) Diferențele naționale sau regionale în ceea ce privește clasificarea ambulanțelor și categoriile de permise necesare pentru a conduce astfel de vehicule prezintă riscul de a perturba circulația transfrontalieră sau circulația în interiorul aceluiași stat membru. Prin urmare, ambulanțele ar trebui să facă obiectul unui tratament special în temeiul prezentei directive. Prin urmare, ar trebui să se permită conducerea de ambulanțe cu permis de conducere de categoria B în întreaga Uniune, cu condiția ca masa autorizată a ambulanței să nu depășească 4 250 kg, la 2 ani de la eliberarea pentru prima dată a unui permis de conducere de categoria B.

Amendamentul 13

Propunere de directivă Considerentul 14 a (nou)

(14a) Mijloacele individuale de transport joacă un rol esențial pentru a îndeplini exigențele de mobilitate ale milioane de cetățeni europeni, în special în zonele rurale și pentru persoanele cu mobilitate redusă. Cu toate acestea, în unele cazuri, accesibilitatea unui permis de conducere reprezintă un obstacol. Statele membre ar trebui să ia în considerare dezvoltarea unei infrastructuri adecvate în zonele urbane, periurbane și rurale, necesară pentru a reduce accidentele rutiere și congestionarea traficului, precum și politici și scheme de sprijin specifice pentru persoanele expuse riscului de sărăcie din perspectiva transporturilor.

Amendamentul 14

Propunere de directivă Considerentul 15

(15) În conformitate cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap din 13 decembrie 2006, la care UE este parte începând din 21 ianuarie 2011, ar trebui adoptate dispoziții specifice care să faciliteze conducerea vehiculelor de către persoanele cu dizabilități. Ca atare, cu acordul prealabil al Comisiei, statelor membre ar trebui să li se permită să excludă anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor de la aplicarea articolului 6.

(15) În conformitate cu Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap din 13 decembrie 2006, la care UE este parte începând din 21 ianuarie 2011, ar trebui adoptate dispoziții specifice care să faciliteze conducerea vehiculelor de către persoanele cu dizabilități. **În plus, persoanele cu mobilitate redusă, indiferent de capacitatea lor de a conduce un vehicul, trebuie să se bucure de drepturile lor de mobilitate pentru a preveni forma de sărăcie din perspectiva transporturilor. Punerea în aplicare a acestor drepturi de mobilitate ar putea implica utilizarea unor vehicule individuale sau colective adaptate, inclusiv a unor elemente sau echipamente speciale și a unei infrastructuri adecvate, inclusiv în zonele rurale.** Ca atare, cu acordul prealabil al Comisiei, statelor membre ar trebui să li se

permite să excludă anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor de la aplicarea articolului 6.

Amendamentul 15

Propunere de directivă Considerentul 16

Textul propus de Comisie

(16) Vârsta minimă a solicitanților de permise de conducere din diferitele categorii ar trebui stabilită la nivelul Uniunii. Cu toate acestea, pentru a spori și mai mult siguranța rutieră, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească o limită de vârstă mai mare pentru conducerea anumitor categorii de vehicule. **În împrejurări excepționale**, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea de a stabili limite de vârstă mai mici, pentru a ține seama de circumstanțele existente pe plan național. Mai precis, ar trebui să se permită conducerea vehiculelor utilizate de pompieri și a celor utilizate de forțele de menținere a ordinii publice sau a celor folosite în proiecte-pilot legate de noi tehnologii auto.

Amendamentul

(16) Vârsta minimă a solicitanților de permise de conducere din diferitele categorii ar trebui stabilită la nivelul Uniunii. Cu toate acestea, pentru a spori și mai mult siguranța rutieră, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească o limită de vârstă mai mare pentru conducerea anumitor categorii de vehicule. Statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, **în mod excepțional**, de a stabili limite de vârstă mai mici, pentru a ține seama de circumstanțele existente pe plan național. Mai precis, ar trebui să se permită conducerea vehiculelor utilizate de pompieri, **a mijloacelor de transport pentru protecție civilă** și a celor utilizate de forțele de menținere a ordinii publice sau a celor folosite în proiecte-pilot legate de noi tehnologii auto.

Amendamentul 16

Propunere de directivă Considerentul 16 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16a) Mobilitatea activă, care include mersul pe jos și utilizarea bicicletelor sau a bicicletelor electrice sau a altor mijloace ușoare de transport, cum ar fi trotinetele electrice, devine din ce în ce mai populară, având în vedere tranziția verde. Utilizatorii acestora pătrund mai frecvent pe drumurile europene și le partajează cu

alte mijloace de transport individuale. Cei mai tineri utilizatori, care utilizează din ce în ce mai mult scutere electronice, le utilizează adesea fără a cunoaște în mod corespunzător normele aplicabile, deoarece nu au dobândit încă un permis de conducere pentru nicio categorie. Acest lucru duce la creșterea numărului de accidente în care sunt implicate scutere electrice, principalele victime fiind atât pietonii, cât și utilizatorii de scutere electrice. Având în vedere problemele generale în materie de siguranță rutieră, statele membre ar trebui să introducă în programele lor școlare norme de circulație adecvate vârstei și formare privind conștientizarea riscurilor, în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere. Acest lucru ar trebui să asigure o cunoaștere cuprinzătoare pe scară largă a măsurilor de siguranță, cum ar fi utilizarea centurilor de siguranță și a căștilor, și, în special, participarea în trafic a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii sau scuterele electrice, precum și interacțiunea în condiții de siguranță cu vehiculele motorizate. Statele membre ar putea introduce măsuri și sisteme suplimentare pentru utilizatorii vehiculelor de mobilitate personală în vederea reducerii numărului de accidente rutiere, a îmbunătățirii normelor de siguranță rutieră și a sensibilizării cu privire la riscuri.

Amendamentul 17

Propunere de directivă Considerentul 16 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16b) Combinația dintre o vârstă minimă adecvată pentru permisele din fiecare categorie, care să faciliteze atât independența în materie de mobilitate a tinerilor conducători auto, cât și accesul

în timp util al acestora la conducerea profesională, precum și condiții mai stricte pentru conducătorii auto începători în ceea ce privește, printre altele, limitele de alcool, poate fi benefică pentru siguranța rutieră.

Amendamentul 18

Propunere de directivă Considerentul 16 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16c) Evaluarea capacității conducătorului auto de a conduce în condiții de siguranță ar trebui să se facă pe baza unor criterii specifice, ținând seama în special de starea de sănătate a șoferului în cauză. Deciziile privind restricționarea, suspendarea, retragerea sau anularea permiselor de conducere ar trebui luate în mod individual și ar trebui să se bazeze pe rezultatele obiective ale examinărilor și ale testelor. Orice formă de discriminare a conducătorilor auto exclusiv pe motive de vârstă ar trebui să fie inacceptabilă.

Amendamentul 19

Propunere de directivă Considerentul 16 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(16d) Dreptul la un permis de conducere este o garanție a liberei circulații și a participării la viața economică și socială, în special în zonele rurale și mai puțin urbanizate, cu o rețea limitată de transport public. În special pentru persoanele în vârstă, singure, persoanele cu mobilitate redusă sau persoanele cu dizabilități, transportul individual este un element important în sprijinirea funcționării lor independente și

autonome. Restricțiile privind dreptul de a deține un permis de conducere ar trebui să se bazeze pe criterii obiective stabilite pe o bază individuală și să nu implice riscul de discriminare.

Amendamentul 20

Propunere de directivă Considerentul 17

Textul propus de Comisie

(17) Ar trebui să se instituie un sistem de etape progresive – care să stabilească faptul că un solicitant trebuie să dețină un permis de conducere pentru categoria B drept condiție prealabilă pentru a deveni eligibil pentru anumite alte categorii – și de echivalări între categorii. Un astfel de sistem ar trebui să fie **parțial** obligatoriu pentru toate statele membre, dar ar trebui să ofere statelor membre și posibilitatea de a-l aplica reciproc pe teritoriile lor respective. De asemenea, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească anumite echivalări limitate doar la propriul teritoriu.

Amendamentul

(17) Ar trebui să se instituie un sistem de etape progresive – care să stabilească faptul că un solicitant trebuie să dețină un permis de conducere pentru categoria B drept condiție prealabilă pentru a deveni eligibil pentru anumite alte categorii – și de echivalări între categorii, ***inclusiv o perioadă minimă de experiență înainte de a fi considerat eligibil, după caz.*** Un astfel de sistem ar trebui să fie obligatoriu pentru toate statele membre, dar ar trebui să ofere statelor membre și posibilitatea de a-l aplica reciproc pe teritoriile lor respective. De asemenea, statelor membre ar trebui să li se permită să stabilească anumite echivalări limitate doar la propriul teritoriu.

Amendamentul 21

Propunere de directivă Considerentul 19

Textul propus de Comisie

(19) La momentul eliberării permisului de conducere și, ulterior, în mod periodic, conducătorii vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor ar trebui să prezinte dovada îndeplinirii normelor minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere. Aceste controale, efectuate cu regularitate și în conformitate cu normele naționale

Amendamentul

(19) La momentul eliberării permisului de conducere și, ulterior, în mod periodic, conducătorii vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor ar trebui să prezinte dovada îndeplinirii normelor minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere. Aceste controale, efectuate cu regularitate și în conformitate cu normele naționale

privind respectarea normelor minime, ar urma să contribuie la libera circulație a persoanelor, să evite denaturarea concurenței și să ia mai bine în considerare responsabilitatea specifică a conducătorilor unor astfel de vehicule. Statele membre ar trebui să **poată impune** examene medicale ca o garanție a respectării normelor minime de aptitudini fizice și mintale pentru conducerea altor vehicule acționate de motor. Din motive de transparență, aceste controale ar trebui să coincidă cu reînnoirea permiselor de conducere.

Amendamentul 22

Propunere de directivă Considerentul 19 a (nou)

Textul propus de Comisie

privind respectarea normelor minime, ar urma să contribuie la libera circulație a persoanelor, să evite denaturarea concurenței și să ia mai bine în considerare responsabilitatea specifică a conducătorilor unor astfel de vehicule. Statele membre ar trebui să **impună** examene medicale ca o garanție a respectării normelor minime de aptitudini fizice și mintale pentru conducerea altor vehicule acționate de motor. Din motive de transparență, aceste controale ar trebui să coincidă cu reînnoirea permiselor de conducere.

Amendamentul

(19a) Recente tehnologii medicale au contribuit la îmbunătățirea siguranței rutiere. Tehnologiile care reduc la minimum sau elimină riscul legat de condus, asociat prezenței unor afecțiuni medicale specifice, au fost introduse pe piață și folosite în rândul pacienților. Tehnologiile de monitorizare, cum ar fi sistemele de monitorizare continuă a glucozei (CGM) pentru persoanele cu diabet zaharat, permit persoanelor să își controleze în mod eficace și continuu afecțiunile medicale, eliminând astfel riscul legat de condus asociat cu boala de care suferă. În plus, tehnologii precum sistemele CGM sunt în prezent dezvoltate și îmbunătățite într-un ritm rapid, asigurând un control îmbunătățit continuu al afecțiunilor medicale, astfel crescând siguranța rutieră.

Amendamentul 23

Propunere de directivă Considerentul 19 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(19b) Prin Rezoluția sa din 23 noiembrie 2022 referitoare la prevenirea și gestionarea diabetului și o mai bună îngrijire a persoanelor care suferă de diabet în UE, cu ocazia Zilei Mondiale a Diabetului^{1a}, Parlamentul European a invitat Comisia să revizuiască cadrul juridic relevant privind sănătatea și siguranța la locul de muncă și legislația privind siguranța rutieră pentru a evita discriminarea suplimentară a persoanelor care suferă de diabet.

^{1a} JOC 167, 11.5.2023, p. 36.

Amendamentul 24

**Propunere de directivă
Considerentul 20 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20a) Cursurile de perfecționare pentru conducătorii auto experimentați pot îmbunătăți siguranța rutieră prin creșterea gradului de conștientizare și prin obligarea conducătorilor auto să dobândească experiență suplimentară în ceea ce privește noile soluții tehnologice, cum ar fi sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto, conducerea semiautomată și automată. În acest scop, utilizarea simulatoarelor ar putea fi esențială pentru actualizarea competențelor conducătorilor auto experimentați. În plus, simulatoarele de conducere ar putea, de asemenea, să recreeze condiții nefavorabile și scenarii de urgență și, prin urmare, să îmbunătățească capacitatea conducătorului auto de a reacționa și de a lua decizii în situații critice.

Amendamentul 25

Propunere de directivă Considerentul 20 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(20b) Formarea pe tot parcursul vieții este esențială pentru actualizarea cunoștințelor conducătorilor auto experimentați, în special în ceea ce privește șofatul ecologic, creșterea masei vehiculelor și evoluția tehnologică continuă a sistemelor de asistență a conducătorilor auto și a altor dispozitive automatizate, precum și a modurilor de propulsie alternativă a vehiculelor. Prin urmare, statele membre ar trebui încurajate să elaboreze module de formare destinate conducătorilor auto experimentați.

Amendamentul 26

Propunere de directivă Considerentul 25

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(25) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte o decizie de identificare a țărilor terțe care asigură un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii și să ofere titularilor de permise eliberate de aceste țări posibilitatea de a-și schimba permisele de conducere în condiții similare celor în care ar fi fost eliberate de un stat membru. Aceste condiții ar trebui să fie detaliate și bine definite pentru toate categoriile relevante de permise de conducere.

(25) Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte o decizie de identificare a țărilor terțe care asigură un nivel de siguranță rutieră comparabil cu cel al Uniunii și să ofere titularilor de permise eliberate de aceste țări posibilitatea de a-și schimba permisele de conducere în condiții similare celor în care ar fi fost eliberate de un stat membru. **Comisiei ar trebui să i se permită în acest sens să evalueze dacă o țară terță asigură o formare profesională a conducătorilor auto profesioniști și aplică norme de certificare și proceduri de examinare care sunt complet sau parțial comparabile cu cele de la nivelul Uniunii, pentru a elibera în cele din urmă un certificat comparabil cu certificatul de competență profesională (CCP). Acest lucru ar putea permite titularilor**

respectivelor certificate din țări terțe să le schimbe cu un CCP european, cu condiția ca aceștia să urmeze o formare suplimentară în materie de competențe. Acest certificat ar putea fi, pe lângă permisul de conducere, a doua cerință obligatorie privind conducătorii auto profesioniști care să le permită să efectueze operațiuni de transport pentru o întreprindere de transport cu sediul în Uniune. Aceste condiții ar trebui să fie detaliate și bine definite pentru toate categoriile relevante de permise de conducere.

Amendamentul 27

Propunere de directivă Considerentul 28

Textul propus de Comisie

(28) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, în cazul *anumitor categorii* de permise de conducere ar trebui introdus un regim de conducere însoțită la nivelul întregii Uniuni. Normele unui astfel de sistem ar trebui să ofere solicitanților posibilitatea de a obține permise de conducere din categoriile relevante înainte de a împlini vârsta minimă necesară. Totuși, utilizarea permiselor de conducere respective ar trebui să fie condiționată de prezența ca însoțitor a unui conducător auto cu experiență. În astfel de situații, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, din motive de siguranță rutieră, să definească condiții și norme mai stricte pe teritoriul lor cu privire la permisele de conducere pe care le-au eliberat.

Amendamentul

(28) Pentru a îmbunătăți siguranța rutieră, în cazul *categoriilor B, C și C1* de permise de conducere ar trebui introdus un regim de conducere însoțită la nivelul întregii Uniuni. Normele unui astfel de sistem ar trebui să ofere solicitanților posibilitatea de a obține permise de conducere din categoriile relevante înainte de a împlini vârsta minimă necesară. Totuși, utilizarea permiselor de conducere respective ar trebui să fie condiționată de prezența ca însoțitor a unui conducător auto cu experiență. În astfel de situații, statele membre ar trebui să aibă posibilitatea, din motive de siguranță rutieră, să definească condiții și norme mai stricte pe teritoriul lor cu privire la permisele de conducere pe care le-au eliberat.

Amendamentul 28

Propunere de directivă Considerentul 29

Textul propus de Comisie

(29) Regimul de conducere însoțită, fără a aduce atingere obiectivului său general de îmbunătățire a siguranței rutiere, ar trebui să facă profesia de șofer de camion mai accesibilă și mai atractivă pentru generațiile mai tinere, extinzând posibilitățile profesionale ale acestora și contribuind la soluționarea deficitului de șoferi în cadrul Uniunii. Prin urmare, acesta ar trebui să se aplice în cazul permiselor de conducere de categoria C și al permiselor de categoria B care trebuie obținute în prealabil.

Amendamentul 29

**Propunere de directivă
Considerentul 29 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(29) Regimul de conducere însoțită, fără a aduce atingere obiectivului său general de îmbunătățire a siguranței rutiere, ar trebui să facă profesia de șofer de camion mai accesibilă și mai atractivă pentru generațiile mai tinere, extinzând posibilitățile profesionale ale acestora și contribuind la soluționarea deficitului de șoferi în cadrul Uniunii. Prin urmare, acesta ar trebui să se aplice în cazul permiselor de conducere de categoria C și **categoria C1 și** al permiselor de categoria B care trebuie obținute în prealabil.

Amendamentul

(29a) Parteneriatul dintre școlile profesionale și companiile de transport și logistică ar trebui stimulat, inclusiv prin sprijin specific din bugetul Uniunii și utilizarea veniturilor alocate în temeiul Directivei 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}, pentru a aborda deficitul de conducători auto profesioniști din Uniune. Acest parteneriat ar trebui să ofere viitorilor conducători auto profesioniști o posibilitate de a se familiariza mai bine cu beneficiile și provocările profesiei, de a-și îmbunătăți competențele operaționale și organizaționale și de a dobândi experiență, utilizând în același timp tehnologii și tehnici avansate. Forma de sprijin ar putea include, printre altele, cofinanțare din partea UE pentru obținerea anumitor calificări, cum ar fi CCP sau cursuri de formare specifice pentru viitorii conducători auto.

Amendamentul 30

Propunere de directivă Considerentul 30

Textul propus de Comisie

(30) Ar trebui să se asigure că acei conducători auto care au obținut de curând permisul de conducere într-o anumită categorie nu pun în pericol siguranța rutieră din cauza lipsei lor de experiență. Pentru acești conducători auto începători ar trebui stabilită o perioadă de probă de doi ani, în ***cursul căreia ei*** ar trebui să facă obiectul unor norme mai stricte și unor sancțiuni la nivelul întregii Uniuni în caz de încălcare a normelor respective din cauza influenței alcoolului. Sancțiunile pentru astfel de comportamente ar trebui să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, iar severitatea lor ar trebui să țină seama, în cea mai mare măsură posibilă, de obiectivele Uniunii pe termen mediu și lung privind reducerea la jumătate și aproape de zero a deceselor și a vătămarilor grave. În ceea ce privește orice alte restricții impuse conducătorilor auto începători, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a pune în aplicare norme suplimentare pe teritoriul lor.

Amendamentul

(30) Ar trebui să se asigure că acei conducători auto care au obținut de curând permisul de conducere într-o anumită categorie nu pun în pericol siguranța rutieră din cauza lipsei lor de experiență. Pentru acești conducători auto începători ar trebui stabilită o perioadă de probă de ***cel puțin*** doi ani. ***În cazul în care un conducător auto începător deține deja un permis de conducere valabil pentru o altă categorie, perioada de probă ar trebui să includă numai perioada rămasă din perioada de probă pentru permisul de conducere existent, dar nu ar trebui să fie mai scurtă de șase luni.*** În această ***perioadă, conducătorii auto*** ar trebui să facă obiectul unor norme mai stricte și unor sancțiuni la nivelul întregii Uniuni în caz de încălcare a normelor respective, ***de exemplu, din cauza influenței alcoolului sau a drogurilor, a excesului de viteză, a utilizării vehiculelor neautorizate, a neutilizării echipamentelor de siguranță sau a conducerii fără un permis de conducere valabil.*** ***Autoritățile de aplicare a legii ar putea fi nevoite să stabilească un prag tehnic de toleranță zero pentru măsurătorile lor eficiente, care nu ar trebui să depășească 0,2 g/ml, pentru a lua în considerare expunerea accidentală la alcool.*** Sancțiunile pentru astfel de comportamente ar trebui să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii, iar severitatea lor ar trebui să țină seama, în cea mai mare măsură posibilă, de obiectivele Uniunii pe termen mediu și lung privind reducerea la jumătate și aproape de zero a deceselor și a

vătămarilor grave. În ceea ce privește orice alte restricții impuse conducătorilor auto începători, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a pune în aplicare norme suplimentare pe teritoriul lor.

Amendamentul 31

Propunere de directivă Considerentul 31

Textul propus de Comisie

(31) Ar trebui stabilite norme minime privind accesul la profesia de examinator și cerințe privind formarea examinerilor, în vederea îmbunătățirii cunoștințelor și aptitudinilor examinerilor pentru a asigura o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere și realizarea unei mai bune armonizări a examenelor de conducere. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a modifica și a adapta normele minime respective la orice evoluții tehnice, operaționale sau științifice în acest domeniu dacă acest lucru devine necesar.

Amendamentul

(31) Ar trebui stabilite norme minime privind accesul la profesia de examinator și cerințe privind formarea examinerilor, în vederea îmbunătățirii cunoștințelor și aptitudinilor examinerilor, ***inclusiv formarea privind percepția pericolelor***, pentru a asigura o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere și realizarea unei mai bune armonizări a examenelor de conducere. În plus, Comisia ar trebui să fie împuternicită să adopte acte delegate pentru a modifica și a adapta normele minime respective la orice evoluții tehnice, operaționale sau științifice în acest domeniu, ***inclusiv noi sisteme avansate de asistare a conducătorului auto***, dacă acest lucru devine necesar.

Amendamentul 32

Propunere de directivă Considerentul 32

Textul propus de Comisie

(32) Ar trebui definit conceptul de reședință obișnuită, într-un mod care să facă posibilă soluționarea problemelor care apar atunci când nu este posibilă stabilirea reședinței obișnuite pe baza legăturilor profesionale sau familiale. De asemenea, este necesar să se prevadă posibilitatea ca

Amendamentul

(32) Ar trebui definit conceptul de reședință obișnuită, într-un mod care să facă posibilă soluționarea problemelor care apar atunci când nu este posibilă stabilirea reședinței obișnuite pe baza legăturilor profesionale sau familiale. De asemenea, este necesar să se prevadă posibilitatea ca

solicitanții să susțină examenele teoretice sau practice în statul membru de cetățenie în cazurile în care statul lor membru de reședință obișnuită nu oferă posibilitatea de a susține examenele respective în limba oficială a primului stat membru. Ar **trebui** stabilite norme specifice pentru diplomați și familiile acestora în cazul în care misiunea lor le impune să locuiască în străinătate pentru o perioadă lungă de timp.

solicitanții să susțină examenele teoretice sau practice în statul membru de cetățenie în cazurile în care statul lor membru de reședință obișnuită nu oferă posibilitatea de a susține examenele respective în limba oficială a primului stat membru. Ar **putea fi** stabilite norme specifice pentru diplomați și familiile acestora în cazul în care misiunea lor le impune să locuiască în străinătate pentru o perioadă lungă de timp, **cu condiția să nu implice riscuri suplimentare pentru siguranța rutieră.**

Amendamentul 33

Propunere de directivă Considerentul 35 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35a) În cursul pregătirilor pentru revizuirea prezentei directive, Comisia ar trebui să identifice și să efectueze o evaluare aprofundată a impactului cu privire la posibile măsuri concrete pentru îmbunătățirea în continuare a acesteia, cum ar fi introducerea unor sisteme de puncte de penalități în toate statele membre și a unor mecanisme eficiente de recunoaștere reciprocă și interoperabilitate a acestora pentru o mai bună aplicare transfrontalieră.

Amendamentul 34

Propunere de directivă Considerentul 35 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(35b) Statele membre ar trebui să facă, de asemenea, schimb de date cu privire la bunele lor practici pentru măsurile de siguranță rutieră și formările pentru conștientizarea riscurilor, în special în ceea ce privește conducătorii auto

începători și în cadrul formării pe tot parcursul vieții, utilizarea sistemului de sprijin pentru fiecare categorie de vârstă prin intervenții de feedback cu dovada participării și recomandări oferite de un instructor auto, un psiholog sau un examinator auto, precum și măsuri pentru creșterea siguranței rutiere în rândul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Amendamentul 35

Propunere de directivă Considerentul 37

Textul propus de Comisie

(37) În contextul digitalizării și automatizării treptate, al cerințelor tot mai stringente privind reducerea emisiilor în transportul rutier, precum și în contextul progresului tehnologic constant al vehiculelor acționate de motor, este necesar ca toți conducătorii auto să dețină cunoștințe la zi în materie de siguranță și durabilitate rutieră. **Promovarea formării** pe tot parcursul vieții poate fi soluția actualizării aptitudinilor conducătorilor auto experimentați în ceea ce privește siguranța rutieră, noile tehnologii și șofatul ecologic care eficientizează consumul de combustibil și reduce emisiile, precum și în ceea ce privește gestionarea vitezei.

Amendamentul

(37) În contextul digitalizării și automatizării treptate, al cerințelor tot mai stringente privind reducerea emisiilor în transportul rutier, precum și în contextul progresului tehnologic constant al vehiculelor acționate de motor, este necesar ca toți conducătorii auto să dețină cunoștințe la zi în materie de **noi tehnologii**, siguranță și durabilitate rutieră. **Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru a promova formarea pe tot parcursul vieții a conducătorilor auto și pentru a stimula participarea la cursuri de conducere în condiții de siguranță, inclusiv prin intervenții de feedback cu dovada participării și recomandări furnizate de un instructor auto, de un psiholog sau de un examinator auto, care pot contribui la o mobilitate mai incluzivă.** Aceasta poate fi soluția actualizării aptitudinilor conducătorilor auto experimentați în ceea ce privește siguranța rutieră, noile tehnologii și șofatul ecologic care eficientizează consumul de combustibil și reduce emisiile, precum și în ceea ce privește gestionarea vitezei.

Amendamentul 36

Propunere de directivă
Articolul 1 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

(d) anumite aspecte aplicabile conducătorilor auto începători.

Amendamentul

(d) anumite aspecte aplicabile, **printre altele**, conducătorilor auto începători.

Amendamentul 37

Propunere de directivă
Articolul 1 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. **Prezenta directivă nu se aplică vehiculelor acționate de motor care circulă pe roți sau pe șenile, având cel puțin două axe, a căror principală funcție constă în puterea lor de tracțiune, concepute în special pentru a trage, a împinge, a transporta sau a acționa anumite scule, utilaje sau remorci utilizate în exploatarea agricolă sau forestieră și a căror utilizare pentru transportul pe drum al persoanelor sau al mărfurilor sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor nu este decât o funcție secundară.**

Amendamentul

2. **Fără a aduce atingere dreptului statelor membre de a adăuga categorii naționale la permisele de conducere pe care le eliberează în conformitate cu anexa I, prezenta directivă nu se aplică echipamentelor mobile autopropulsate care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2006/42/CE, care sunt proiectate sau construite cu scopul de a efectua lucrări, cum ar fi echipamentele mobile fără destinație rutieră, astfel cum sunt definite în [Regulamentul privind omologarea și supravegherea pieței echipamentelor mobile fără destinație rutieră care circulă pe drumurile publice și de modificare a Regulamentului (2023/0090 (COD))].**

Amendamentul 38

Propunere de directivă
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 1

Textul propus de Comisie

(1) „permis de conducere” înseamnă un document **fizic sau electronic** care certifică dreptul de a conduce vehicule acționate de motor și care precizează condițiile în care titularul este autorizat să conducă;

Amendamentul

(1) „permis de conducere” înseamnă un document care certifică dreptul de a conduce vehicule acționate de motor și care precizează condițiile în care titularul este autorizat să conducă, **fie în format fizic, fie digital, fie ambele**;

Amendamentul 39

Propunere de directivă

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11a) „ambulanță” înseamnă un vehicul din categoria M destinat transportului persoanelor bolnave sau rănite și care dispune de echipamente speciale în acest scop, astfel cum se menționează la „Criterii pentru clasificarea vehiculelor”, „Vehicule cu scop special”, la Anexa I partea A punctul 5.3 din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului^{1a};

^{1a}**Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE (JO L 151, 14.6.2018, p. 1).**

Amendamentul 40

Propunere de directivă

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11b) „autorulotă” înseamnă o categorie de vehicule M cu o zonă de locuit care conține scaune și o masă, cușete de dormit separate sau pliante, facilități de gătit, precum și dulapuri și spații de depozitare, toate acestea fiind fixate rigid de compartimentul de locuit, astfel cum se

menționează la rubrica „Criterii pentru clasificarea vehiculelor”, „Vehicule cu scop special” din Anexa I partea A punctul 5.1 din Regulamentul (UE) 2018/858;

Amendamentul 41

Propunere de directivă
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11 c (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11c) „vehicul care folosește combustibili alternativi”^{1a} înseamnă un autovehicul alimentat în totalitate sau parțial cu un combustibil alternativ și care a fost omologat în temeiul Regulamentului (UE) 2018/858;

Amendamentul 42

Propunere de directivă
Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11 d (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11d) „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, ca substitut pentru sursele de petrol fosil în aprovizionarea cu energie a transporturilor și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, constând în:

(a) energia electrică consumată de toate tipurile de vehicule electrice;

(b) hidrogen;

(c) gaz natural, inclusiv biometan, în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);

(d) gaz petrolier lichefiat (GPL);

(e) energia mecanică provenită dintr-un sistem de stocare la bord/din surse aflate la bord, printre care și căldura reziduală;

(f) orice alt „combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂” care înseamnă toți combustibilii definiți în Directiva (UE) 2018/2001, unde emisiile de combustibil utilizat (eu) pot fi considerate a avea valoare netă zero, ceea ce înseamnă, de exemplu, că CO₂ echivalent aferent carbonului încorporat în compoziția chimică a combustibilului utilizat (eu) este de origine biogenă și/sau a fost captat, evitând astfel emiterea sub formă de CO₂ în atmosferă, sau a fost captat din aerul ambiant, inclusiv:

(i) combustibilii din surse regenerabile și/sau sintetici, cum ar fi biocombustibilii, biogazul, combustibilii din biomasă, combustibilii lichizi și gazoși de origine nebiologică produși din surse regenerabile și utilizați pentru transport (RFNBO) sau combustibilii pe bază de carbon reciclat (RCF);

(ii) alți combustibili care nu sunt enumerați în Directiva (UE) 2018/2001 se pot încadra în definiția de combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de carbon, cu condiția să îndeplinească criteriile respective și criteriile de sustenabilitate ale directivei respective și ale actelor delegate asociate; și

(iii) un amestec de doi sau mai mulți combustibili neutri din punctul de vedere al emisiilor de CO₂ este considerat un combustibil neutru din punctul de vedere al emisiilor de CO₂;

Amendamentul 43

Propunere de directivă

Articolul 2 – paragraful 1 – punctul 11 e (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(11e) „tractor” înseamnă un tractor astfel cum este definit la articolul 3 punctul 8 din Regulamentul (UE) nr. 167/2013;

Amendamentul 44

Propunere de directivă Articolul 3 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Până la [data adoptării + 4 ani], statele membre se asigură că **numai permisele** de conducere **mobile se eliberează** în mod implicit. Până la data respectivă, statele membre pot decide să elibereze permise de conducere mobile.

4. Până la [data adoptării + 4 ani], statele membre se asigură că **solicitanților li se eliberează atât un permis de conducere mobil, cât și un permis de conducere fizic** în mod implicit. Până la data respectivă, statele membre pot decide să elibereze permise de conducere mobile.

Amendamentul 45

Propunere de directivă Articolul 3 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5. Prin derogare de la alineatul (4), **la cererea solicitantului, statele membre oferă posibilitatea eliberării unui permis de conducere fizic în locul unui permis de conducere mobil sau împreună cu acesta.**

5. Prin derogare de la alineatul (4), **statele membre prevăd dreptul solicitanților, la cerere, de a renunța la permisul de conducere fizic sau digital. Statele membre facilitează astfel de cereri din partea solicitanților și nu încearcă să îi influențeze în niciun fel.**

Amendamentul 46

Propunere de directivă Articolul 3 – alineatul 5 a (nou)

5a. Prin derogare de la alineatul (5), statele membre acordă solicitanților care au renunțat la unul dintre formatele permisului lor de conducere menționat la alineatul (4) dreptul de a solicita eliberarea sau reemiterea respectivului format la care s-a renunțat. Orice eliberare sau reemitere a unui format la care s-a renunțat se furnizează fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult două săptămâni de la data cererii solicitantului.

Amendamentul 47

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4. Statele membre se asigură că, până la 19 ianuarie **2030**, toate permisele de conducere eliberate sau aflate în circulație îndeplinesc toate cerințele prezentei directive.

4. Statele membre se asigură că, până la 19 ianuarie **2033**, toate permisele de conducere eliberate sau aflate în circulație îndeplinesc toate cerințele prezentei directive.

Amendamentul 48

Propunere de directivă Articolul 4 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot decide să introducă un mediu de stocare (microcip) ca parte a permisului de conducere fizic. În cazul în care un stat membru decide să introducă un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, acesta poate decide de asemenea, cu condiția ca legislația națională privind permisele de conducere să prevadă acest lucru, să stocheze în microcip date suplimentare față de cele

Statele membre pot decide să introducă un mediu de stocare (microcip) ca parte a permisului de conducere fizic. În cazul în care un stat membru decide să introducă un microcip ca parte a permisului de conducere fizic, acesta poate decide de asemenea, cu condiția ca legislația națională privind permisele de conducere să prevadă acest lucru, să stocheze în microcip date suplimentare față de cele

specificate în partea D din anexa I.

specificate în partea D din anexa I.

Perioada de păstrare a datelor cu caracter personal stocate pe microcip se aliniază, ori de câte ori este posibil, la valabilitatea permisului de conducere.

Amendamentul 49

Propunere de directivă Articolul 5 – alineatul 2 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Aplicațiile respective se bazează pe portofelele europene pentru identitatea digitală emise în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁶².

Amendamentul

Aplicațiile respective se bazează pe portofelele europene pentru identitatea digitală emise în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului⁶² ***și ar trebui respectat un nivel adecvat de securitate a acestor aplicații.***

⁶² Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă, JO L 257, 28.8.2014, p. 73.

⁶² Regulamentul (UE) nr. 910/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă, JO L 257, 28.8.2014, p. 73.

Amendamentul 50

Propunere de directivă Articolul 5 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că cererile electronice nu conțin ***sau, în cazul aplicării unui indicator de adresă (pointer), nu pun la dispoziție*** mai multe date decât cele menționate în partea D din anexa I.

Amendamentul

Statele membre se asigură că cererile electronice nu conțin mai multe date decât cele menționate în partea D din anexa I.

Amendamentul 51

Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 4 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre se asigură că verficatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului permisului de conducere mobil și că autoritatea emitentă a permisului de conducere prelucrează informațiile primite prin notificare numai în scopul de a răspunde cererii de verificare.

Amendamentul

Statele membre se asigură că verficatorul nu păstrează datele cu caracter personal necesare pentru verificarea drepturilor de conducere ale titularului permisului de conducere mobil și că autoritatea emitentă a permisului de conducere prelucrează informațiile primite prin notificare numai în scopul de a răspunde cererii de verificare. ***Prelucrearea datelor cu caracter personal se efectuează în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679 și (UE) 2018/1725 și, după caz, cu Directiva 2002/58/CE, punând în aplicare principiile reducerii la minimum a datelor, limitării scopului și protecției datelor începând cu momentul conceperii și în mod implicit, în special în ceea ce privește măsurile tehnice.***

Amendamentul 52

Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

5. Statele membre informează Comisia cu privire la lista sistemelor naționale relevante autorizate să emită date ***și indicatoare de adresă (pointeri)*** pentru permisele de conducere mobile. Comisia pune la dispoziția publicului, printr-un canal securizat, lista acestor sisteme naționale ale statelor membre într-o formă semnată sau sigilată electronic și adecvată pentru prelucrarea automată.

Amendamentul

5. Statele membre informează Comisia cu privire la lista sistemelor naționale relevante autorizate să emită date pentru permisele de conducere mobile. Comisia pune la dispoziția publicului, printr-un canal securizat, lista acestor sisteme naționale ale statelor membre într-o formă semnată sau sigilată electronic și adecvată pentru prelucrarea automată.

Amendamentul 53

Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 7

Textul propus de Comisie

7. Până la [data - adoptării + 18 luni], Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate privind interoperabilitatea, securitatea și testarea permiselor de conducere mobile, inclusiv elementele de verificare și interfața cu sistemele naționale. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

Amendamentul

7. Până la [data - adoptării + 18 luni], Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește dispoziții detaliate privind interoperabilitatea, securitatea și testarea permiselor de conducere mobile, inclusiv elementele de verificare și interfața cu sistemele naționale **și finând cont de cerințele necesare de a asigura recunoașterea permiselor de conducere respective de autoritățile țărilor terțe.** Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

Amendamentul 54

**Propunere de directivă
Articolul 5 – alineatul 7 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

7a. Comisia oferă asistență în acest sens statelor membre care ar trebui să colaboreze pentru a asigura utilizarea și recunoașterea la nivel mondial a permisului de conducere european mobil, prin modificarea Convenției de la Geneva privind traficul rutier din 19 septembrie 1949, a Convenției internaționale privind transportul rutier din 24 aprilie 1926 și a Convenției de la Viena privind traficul rutier din 8 noiembrie 1968.

Amendamentul 55

**Propunere de directivă
Articolul 6 – alineatul 1 – litera a – paragraful 2 – liniuța 1**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– vehicule cu două roți sau cu trei roți având o viteză maximă prin construcție

– vehicule cu două roți sau cu trei roți având o viteză maximă prin construcție

care nu depășește 45 km/h (cu excepția celor cu o viteză maximă prin construcție mai mică sau egală cu 25 km/h);

care nu depășește 45 km/h **și o putere netă maximă care nu depășește 4 kW** (cu excepția celor cu o viteză maximă prin construcție mai mică sau egală cu 25 km/h);

Amendamentul 56

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera b – punctul i – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– motociclete cu cilindree maximă de 125 de centimetri cubi, cu puterea maximă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg;

Amendamentul

– motociclete cu cilindree maximă de 125 de centimetri cubi, cu puterea **netă** maximă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg;

Amendamentul 57

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera b – punctul i – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– tricicluri motorizate cu puterea maximă de 15 kW;

Amendamentul

– tricicluri motorizate cu puterea **netă** maximă de 15 kW;

Amendamentul 58

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera b – punctul ii – liniuța 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 59

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera b – punctul iii – liniuța 2

Textul propus de Comisie

- tricicluri motorizate cu puterea de peste 15 kW;

Amendamentul

- tricicluri motorizate cu puterea **netă maximă** de peste 15 kW;

Fără a aduce atingere dispozițiilor privind normele de omologare de tip pentru vehiculele respective, la autovehiculele din categoriile menționate la literele (a) și (b) se poate atașa o remorcă cu o masă maximă autorizată care nu depășește jumătate din greutatea masei fără încărcătură a vehiculului tractor;

Amendamentul 60

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul viii – liniuța 1

Textul propus de Comisie

- autovehicule proiectate și construite pentru transportul a **maximum** 16 pasageri în afară de conducătorul auto și a căror lungime maximă nu depășește 8 m;

Amendamentul

- autovehicule proiectate și construite pentru transportul a **peste 8 și nu mai mult de** 16 pasageri în afară de conducătorul auto și a căror lungime maximă nu depășește 8 m.

Amendamentul 61

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xia (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xia) categoria T:

- ***toate tractoarele cu roți; fiecare categorie de tractoare cu roți descrisă la punctele xib (nou) – xih (nou) este completată la sfârșit cu un indice „a” sau „b” în funcție de viteza sa prin construcție:***
- ***„a” pentru tractoarele cu roți cu o viteză maximă prin construcție mai mică***

sau egală cu 40 km/h;

– „b” pentru tractoarele cu roți cu o viteză maximă prin construcție de peste 40 km/h;

Amendamentul 62

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xib (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xib) categoria T1:

– tractoare cu roți, având axa cea mai apropiată de conducător cu un ecartament minim de cel puțin 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în stare de mers, de peste 600 kg și cu o gardă la sol de cel mult 1 000 mm;

Amendamentul 63

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xic (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xic) categoria T2:

– tractoare cu roți, având ecartamentul minim mai mic de 1 150 mm, cu o masă fără încărcătură, în stare de mers, de peste 600 kg, cu o gardă la sol de cel mult 600 mm; dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului (măsurată în raport cu solul) împărțită la media ecartamentului minim al fiecărei axe depășește 0,90, viteza maximă prin construcție este limitată la 30 km/h;

Amendamentul 64

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xid (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xid) categoria T3:

- *tractoare cu roți cu o masă fără încărcătură, în stare de mers, mai mică de 600 kg;*

Amendamentul 65

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xie (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xie) categoria T4:

- *tractoare cu roți cu destinație specială;*

Amendamentul 66

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xif (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xif) categoria T4.1:

- *tractoare destinate efectuării de lucrări agricole specifice culturilor cu creștere înaltă, cum ar fi culturile viticole. Acestea au un șasiu ridicat sau o secțiune a șasiului ridicată, astfel încât să poată avansa în paralel cu plantele cultivate, cu roțile din stânga și cele din dreapta de o parte și de alta a unui sau mai multor rânduri de plante cultivate. Ele sunt concepute pentru a purta sau pentru a acționa utilaje care pot fi fixate în față, între axe, în spate sau pe o platformă. Atunci când tractorul este în poziție de lucru, garda la sol, măsurată în planul vertical al rândurilor de cultură, este mai mare de 1 000 mm. Dacă înălțimea centrului de greutate al tractorului măsurată în raport cu solul, utilizând*

pneurile montate în mod normal, raportată la media ecartamentelor minime ale fiecărei axe, este mai mare de 0,90, viteza maximă constructivă este limitată la 30 km/h;

Amendamentul 67

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xig (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xig) categoria T4.2:

– tractoare care se caracterizează prin dimensiuni mari, destinate îndeosebi lucrărilor pe suprafețe agricole de dimensiuni mari;

Amendamentul 68

Propunere de directivă

Articolul 6 – alineatul 1 – litera c – punctul xih (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(xih) categoria T4.3:

– tractoare cu tracțiune pe patru roți, al căror echipament interschimbabil este proiectat pentru utilizările agricole sau forestiere și care sunt caracterizate printr-un cadru de sprijin, echipat cu una sau mai multe prize de putere, având o masă tehnic admisibilă mai mică sau egală cu 10 tone și pentru care raportul dintre această masă și masa maximă fără încărcătură, în stare de mers, este mai mic de 2,5 și al căror centru de greutate, măsurat față de sol, utilizând pneurile montate în mod normal, este mai mic de 850 mm;

Amendamentul 69

Propunere de directivă
Articolul 6 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Cu acordul prealabil al Comisiei, care evaluează impactul măsurii propuse asupra siguranței rutiere, statele membre pot exclude de la aplicarea prezentului articol anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor, printre care vehiculele speciale pentru persoanele cu dizabilități.

Amendamentul

Cu acordul prealabil al Comisiei, care evaluează impactul măsurii propuse asupra siguranței rutiere, statele membre pot exclude de la aplicarea prezentului articol anumite tipuri specifice de vehicule acționate de motor, printre care vehiculele speciale pentru persoanele cu dizabilități **sau vehiculele utilizate în sectorul construcțiilor, clasificate, printre altele, ca echipamente mobile fără destinație rutieră.**

Amendamentul 70

Propunere de directivă
Articolul 7 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) 16 ani pentru categoriile AM, A1 și **BI**;

Amendamentul

(a) 16 ani pentru categoriile AM, A1, **BI și T**;

Amendamentul 71

Propunere de directivă
Articolul 7 – alineatul 1 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(da) fără a aduce atingere circumstanțelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561, 18 ani pentru categoriile C, CE, D1 și D1E, pentru conducătorii auto profesioniști care utilizează permisul de conducere la nivel național și internațional, cu condiția să dețină un certificat de competență profesională (CCP);

Amendamentul 72

Propunere de directivă Articolul 7 – alineatul 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) fără a aduce atingere circumstanțelor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561, 21 de ani pentru categoriile D și DE, pentru conducătorii auto profesioniști care utilizează permisul de conducere la nivel național și internațional, cu condiția să dețină un certificat de competență profesională (CCP).

Amendamentul 73

Propunere de directivă Articolul 7 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(b) pentru categoria B1, vârsta poate fi majorată la 18 ani;

(b) pentru categoria B1, vârsta poate fi majorată la 18 ani;

Statele membre nu pot să elibereze un permis de conducere de categoria B1 pentru un candidat de peste 21 de ani pentru vehiculele menționate la articolul 9 alineatul (4) primul paragraf litera (c) și în condițiile prevăzute la alineatul respectiv.

Amendamentul 74

Propunere de directivă Articolul 7 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) vehiculele utilizate de pompieri și cele utilizate de forțele de menținere a ordinii publice;

(a) vehiculele utilizate de pompieri, ***cele utilizate de protecția civilă*** și cele utilizate de forțele de menținere a ordinii publice;

Amendamentul 75

Propunere de directivă

Articolul 7 – alineatul 3 – paragraful 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot recunoaște reciproc valabilitatea pe teritoriul lor a permiselor de conducere eliberate conducătorilor auto care nu au împlinit vârsta minimă, astfel cum se prevede la prezentul alineat.

Amendamentul 76

Propunere de directivă

Articolul 7 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Permisele de conducere eliberate în conformitate cu ***alineatele (2) și (3)*** sunt valabile numai pe teritoriul statului membru emitent, până la data la care titularul permisului împlinește vârsta minimă prevăzută la alineatul (1).

Permisele de conducere eliberate în conformitate cu ***alineatul (2)*** sunt valabile numai pe teritoriul statului membru emitent, până la data la care titularul permisului împlinește vârsta minimă prevăzută la alineatul (1).

Amendamentul 77

Propunere de directivă

Articolul 7 – alineatul 5 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Prin derogare de la alineatul (1) literele (d) și (e) din prezentul articol, în cazul în care candidatul deține un certificat de competență profesională menționat la articolul 6 din Directiva (UE) 2022/2561, vârsta minimă pentru eliberarea unui permis de conducere este următoarea:

eliminat

(a) ***pentru categoriile C și CE, vârstele minime prevăzute la articolul 5***

alineatul (2) litera (a) punctul (i) din Directiva (UE) 2022/2561;

(b) pentru categoriile D1 și D1E, vârsta minimă prevăzută la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) al doilea paragraf din directiva respectivă;

(c) pentru categoriile D și DE, vârstele minime prevăzute la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) primul paragraf, la articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) primul paragraf și la articolul 5 alineatul (3) litera (b) din directiva respectivă.

Amendamentul 78

Propunere de directivă

Articolul 8 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Statele membre marchează permisele de conducere eliberate unei persoane care trebuie să îndeplinească una sau mai multe condiții pentru a fi autorizată să conducă. În acest scop, statele membre utilizează codurile corespunzătoare ale Uniunii prevăzute în partea E din anexa I. Statele membre pot utiliza și coduri naționale pentru condițiile care nu sunt prevăzute în partea E din anexa I.

Amendamentul

Statele membre marchează permisele de conducere eliberate unei persoane care trebuie să îndeplinească una sau mai multe condiții pentru a fi autorizată să conducă. În acest scop, statele membre utilizează codurile corespunzătoare ale Uniunii prevăzute în partea E din anexa I. Statele membre pot utiliza și coduri naționale pentru condițiile care nu sunt prevăzute în partea E din anexa I și, **în acest caz, aduc la cunoștința Comisiei acest fapt fără întârziere, împreună cu detaliile codurilor și cazurilor în care sunt utilizate, la intrarea în vigoare a prezentei directive și în cazul noilor adăugiri sau modificări (ulterioare) ale codurilor existente.**

Amendamentul 79

Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) permisele eliberate pentru categoriile B, BE, C, C1E, CE, D, D1E sau DE sunt valabile pentru ansamblurile de vehicule din categoria T;

Amendamentul 80

Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – litera ca (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ca) permisele eliberate pentru categoriile CE și DE sunt valabile pentru categoriile C și, respectiv, D;

Amendamentul 81

Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – litera da (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

Amendamentul 82

Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) după doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria B, acesta devine valabil pentru conducerea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi menționate la articolul 2 din

(h) după doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria B, acesta devine valabil pentru conducerea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi menționate la articolul 2

Directiva 96/53/CE a Consiliului⁶³ a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg fără remorcă.

punctul 11c din prezenta directivă, pentru categoriile M și N stabilite prin Regulamentul (UE) 2018/858, care sunt destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv cele proiectate și construite într-una sau mai multe etape, a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg fără remorcă, și pentru transportul de pasageri având o capacitate maximă de opt locuri pe scaune, în afară de cel al conducătorului auto. Acestor vehicule li se poate atașa o remorcă sau o semiremorcă în cazul în care masa maximă autorizată a acestui ansamblu nu depășește 5 000 kg;

⁶³ 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 (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

⁶³ 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 (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).

Amendamentul 83

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 2 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ha) după doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria B, acesta devine valabil pentru conducerea de ambulanțe, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 11a și alte vehicule speciale, precum și de autorulote, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 11b din prezenta directivă, care nu depășesc 4 250 kg;

În rapoartele periodice către Parlamentul European și Consiliu menționate la articolul 20 din prezenta directivă, Comisia revizuieste impactul progreselor

tehnologice în domeniul echipamentelor medicale de urgență și/sau al utilizării combustibililor alternativi asupra masei totale a ambulanțelor. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 21 din prezenta directivă pentru a modifica prezenta directivă prin actualizarea greutății maxime a ambulanțelor pe baza concluziilor acestor rapoarte periodice. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica prezenta directivă prin actualizarea greutății maxime a vehiculelor menționate la primul paragraf al acestui punct pentru a ține seama de impactul evoluțiilor tehnice și al dezvoltării combustibililor alternativi pentru ambulanțe;

Amendamentul 84

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 2 – litera hb (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(hb) după doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria BE, se autorizează conducerea vehiculelor cu combustibili alternativi, conform definiției de la articolul 2 punctul 11c din prezenta directivă, pentru categoriile M și N stabilite prin Regulamentul (UE) 2018/858, care sunt destinate utilizării pe drumurile publice, inclusiv cele proiectate și construite într-una sau mai multe etape, a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar care nu depășește 4 250 kg fără remorcă. Vehiculelor respective li se poate atașa o remorcă sau o semiremorcă în cazul în care masa maximă autorizată a remorcii sau a semiremorcii nu depășește 3 500 kg;

Amendamentul 85

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 2 – litera hc (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(hc) după trei ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria C1, acesta devine valabil pentru conducerea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, conform definiției de la articolul 2 punctul 11c din prezenta directivă, a căror masă maximă autorizată este mai mare de 7 500 kg, dar nu depășește 8 250 kg fără remorcă și care sunt proiectate și construite pentru transportul a maximum opt pasageri în afară de conducătorul auto. La vehiculele respective se poate atașa o remorcă având masa maximă autorizată care nu depășește 750 kg;

Amendamentul 86

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 2 – litera hd (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(hd) după trei ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria C1E, acesta devine valabil pentru conducerea vehiculelor care utilizează combustibili alternativi, menționate la articolul 9 alineatul (2) litera (hc) și pentru remorca sau semiremorca atașată, având o masă maximă autorizată de peste 750 kg, cu condiția ca masa autorizată a ansamblului să nu depășească 12 750 kg;

Amendamentul 87

Propunere de directivă Articolul 9 – alineatul 2 – litera he (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(he) După doi ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria T (pentru conducerea tractoarelor cu remorcă), statele membre pot elibera un permis de conducere pentru categoria BE titularului unui astfel de permis pentru categoria T. Conducătorii auto care se califică pentru această normă nu trebuie să susțină un test teoretic suplimentar, ci trebuie să își dovedească aptitudinile și comportamentul în cadrul unui test de conducere în conformitate cu condițiile de examinare pentru categoria BE;

Amendamentul 88

**Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – litera hf (nouă)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(hf) după trei ani de la prima eliberare a unui permis de conducere pentru categoria D1, acesta devine valabil pentru vehiculele proiectate și construite pentru transportul a maximum 22 de pasageri în afară de conducătorul auto și a căror lungime maximă nu depășește 8 metri.

Amendamentul 89

**Propunere de directivă
Articolul 9 – alineatul 2 – paragraful 1 a (nou)**

Textul propus de Comisie

Amendamentul

În cel de al doilea raport privind punerea în aplicare prezentat Parlamentului European și Consiliului, menționat la articolul 20 din prezenta directivă, Comisia evaluează impactul dezvoltării și introducerii vehiculelor care utilizează

combustibili alternativi și/sau al aplicării articolului 9 alineatul (2) literele (h)-(hd) asupra siguranței rutiere. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate, în conformitate cu articolul 21, pentru a modifica prezenta directivă prin actualizarea pragurilor de masă ale vehiculelor care utilizează combustibili alternativi.

Amendamentul 90

Propunere de directivă

Articolul 9 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) vehicule din categoria B cu o masă maximă autorizată **de** 2 500 kg și o viteză maximă limitată **fizic** la 45 km/h, de către conducători auto cu vârsta sub 21 de ani care dețin un permis de conducere eliberat pentru categoria B1.

Amendamentul

(c) vehicule din categoria B cu o masă maximă autorizată **care nu depășește** 2 500 kg și o viteză maximă limitată **tehnic** la 45 km/h, de către conducători auto cu vârsta sub 21 de ani care dețin un permis de conducere eliberat pentru categoria B1.

Amendamentul 91

Propunere de directivă

Articolul 9 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre au dreptul de a autoriza, pe teritoriul lor, conducerea vehiculelor din categoria D sau D1 către titularii de permise de conducere acordate pentru categoria C, cu condiția ca nicio altă persoană să nu fie transportată în vehicul, iar conducătorul auto să fie o persoană care efectuează inspecția tehnică auto în conformitate cu Directiva 2014/45/UE sau un mecanic al atelierului de reparații auto care efectuează cursa de testare, pe o rază de 5 km de la atelier, după repararea vehiculului sau în scopul întreținerii sau inspecției. Statele membre informează Comisia cu privire la orice

*autorizare acordată în conformitate
prezentul alineat.*

Amendamentul 92

Propunere de directivă

Articolul 10 – alineatul 1 – litera b – alineatul 1

Textul propus de Comisie

în ceea ce privește categoria AM, au promovat numai un test teoretic; ***statele membre pot prevedea obligația solicitanților de a promova un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului și un examen medical pentru această categorie.***

Amendamentul

în ceea ce privește categoria AM:

- (i) promovarea unui test teoretic și a unui test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului;***
- (ii) efectuarea unui examen medical.***

Amendamentul 93

Propunere de directivă

Articolul 10 – alineatul 1 – litera ba (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

- (ba) în ceea ce privește categoria A1:***
 - (i) solicitanții au promovat un test teoretic și un test de verificare a aptitudinilor și a comportamentului;***
 - (ii) solicitanții trec un examen medical.***

Amendamentul 94

Propunere de directivă

Articolul 10 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

1a. Statele membre adoptă dispozițiile necesare pentru a se asigura că persoanele cu dizabilități și a căror testare este efectuată într-un vehicul adaptat dizabilității lor sunt scutite de îndeplinirea unor sarcini incompatibile cu dizabilitatea lor.

Justificare

Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu dizabilități, care obligă statele membre să ia toate măsurile legislative, administrative și de altă natură adecvate pentru a modifica sau a abroga legile, reglementările, obiceiurile și practicile existente care constituie o sursă de discriminare împotriva persoanelor cu dizabilități. Această dispoziție este în mod intenționat generală pentru a nu fi necesar să se enumere toate deficiențele posibile, lăsând examinatorului libertatea – și obligația – de a stabili, de la caz la caz, scutirile aplicabile în ceea ce privește deficiența solicitantului.

Amendamentul 95

Propunere de directivă

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 1 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Durata de valabilitate administrativă a permiselor de conducere eliberate de statele membre este următoarea:

Durata de valabilitate administrativă **minimă** a permiselor de conducere eliberate de statele membre este următoarea:

Amendamentul 96

Propunere de directivă

Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 1 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) 15 ani pentru categoriile AM, A1, A2, A, B, B1 și **BE**;

(a) 15 ani pentru categoriile AM, A1, A2, A, B, B1, **BE** și **T**;

Amendamentul 97

Propunere de directivă
Articolul 10 – alineatul 2 – paragraful 6

Textul propus de Comisie

Statele membre pot reduce la cinci ani sau mai puțin perioada de valabilitate administrativă prevăzută la primul paragraf în cazul permiselor de conducere ai căror titulari își au reședința pe teritoriul lor și au împlinit vârsta de 70 de ani, în vederea sporirii frecvenței controalelor medicale sau pentru aplicarea altor măsuri specifice, cum ar fi cursurile de perfecționare. Această perioadă redusă de valabilitate administrativă se aplică numai cu ocazia reînnoirii permisului de conducere.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 98

Propunere de directivă
Articolul 10 – alineatul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

La eliberarea sau reînnoirea permiselor de conducere din categoriile AM, A, A1, A2, B, B1 și BE, statele membre *pot solicita* un examen care să aplice normele minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere prevăzute în anexa III în *locul autoevaluării prevăzute* la punctul 3 din anexa respectivă. În acest caz, examenul medical vizează toate afecțiunile medicale menționate în anexa III.

Amendamentul

La eliberarea sau reînnoirea permiselor de conducere din categoriile AM, A, A1, A2, B, B1 și BE, statele membre *solicită* un examen care să aplice normele minime privind aptitudinile fizice și mintale necesare pentru conducere prevăzute în anexa III *prin intermediul unui aviz medical motivat al unui organ medical competent în ceea ce privește complexitatea uneia sau mai multor afecțiuni eventuale menționate în anexa III de care ar suferi conducătorul auto, pe lângă autoevaluarea prevăzută* la punctul 3 din anexa respectivă. În acest caz, examenul medical vizează toate afecțiunile medicale menționate în anexa III. *Statele membre desemnează organul medical responsabil de acest examen, precum și modalitățile aferente.*

Amendamentul 99

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Până la [data-adoptării+18 luni], Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc conținutul autoevaluării menționate la punctul 3 din anexa III și care vizează toate afecțiunile medicale menționate în anexa respectivă. Aceste acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 100

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 6 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6a. Statele membre stabilesc orientări bazate pe dovezi pentru medicii generalişti și medicii de familie pentru identificarea conducătorilor auto care ar putea fi expuși riscului în timpul condusului și își desfășoară activitatea în coordonare cu autoritățile de eliberare a permiselor de conducere.

Amendamentul 101

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 6 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

6b. Statele membre organizează campanii naționale de sensibilizare a publicului larg cu privire la semnalele mintale sau fizice care pot pune o persoană în pericol în cazul în care conduce un vehicul.

Amendamentul 102

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 7 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Nicio persoană nu poate deține mai mult de un permis de conducere **fizic**. Totuși, o persoană poate **deține mai multe permise** de conducere **mobile, cu condiția ca acestea să fie eliberate de același stat membru**.

Amendamentul

Nicio persoană nu poate deține mai mult de un permis de conducere. Totuși, o persoană poate **stoca un permis** de conducere **mobilitate pe mai multe dispozitive**.

Amendamentul 103

Propunere de directivă Articolul 10 – alineatul 8 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

8a. Pe baza recomandărilor experților, Comisia Europeană elaborează un curs de formare online pentru medicii generaliști, care să le permită să evalueze toate aspectele legate de capacitatea solicitantului de a conduce.

Justificare

În prezent, conducătorii auto profesioniști trebuie să se supună deseori mai multor controale medicale pentru a le fi evaluată capacitatea de a conduce. Formarea online ar permite medicilor generaliști să devină un „ghîșeu unic”.

Amendamentul 104

Propunere de directivă Articolul 11 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

3. Statul membru care realizează schimbarea returnează permisul vechi autorităților statului membru care l-a emis

Amendamentul

3. Statul membru care realizează schimbarea **unui permis de conducere fizic** returnează permisul vechi autorităților

și comunică motivele acestei acțiuni.

statului membru care l-a emis și comunică motivele acestei acțiuni. **Statul membru care realizează schimbarea unui permis de conducere fizic returnează permisul vechi autorităților statului membru care l-a emis și comunică motivele acestei acțiuni. Statele membre care au eliberat inițial permisul de conducere se asigură că permisul de conducere mobil anterior nu mai poate fi vizualizat. În scopuri de comunicare, statele membre utilizează rețeaua permiselor de conducere a UE menționată la articolul 19 alineatul (1).**

Amendamentul 105

Propunere de directivă Articolul 11 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Articolul 11a

Permis de conducere provizoriu

1. În timpul înlocuirii, reînnoirii sau schimbării unui permis de conducere, statul membru care efectuează înlocuirea, reînnoirea sau schimbarea eliberează un permis de conducere provizoriu sub forma unui certificat, chiar dacă este același stat membru care a eliberat permisul anterior. Comisia este împuternicită să adopte până la 31 decembrie 2025 acte delegate în conformitate cu articolul 21 pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea unui model de formular standardizat pentru un astfel de certificat. La adoptarea respectivelor acte delegate, Comisia ține seama în mod corespunzător de orice risc de falsificare a unor astfel de formulare.

2. Certificatul emis de un stat membru în temeiul prezentului articol este valabil pentru o perioadă de cel mult o lună. Aceste certificate trebuie să fie recunoscute reciproc de către statele membre. În cazul în care înlocuirea, reînnoirea sau schimbarea permisului de

conducere durează mai mult, statele membre pot reînnoi acest certificat de două ori, de fiecare dată pentru o perioadă de cel mult o lună. Valabilitatea unui astfel de certificat încetează automat odată ce titularul intră în posesia unui permis fizic sau mobil în conformitate cu articolul 3.

Amendamentul 106

Propunere de directivă Articolul 12 – alineatul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul în care identifică o astfel de țară terță, Comisia poate evalua cadrul de transport rutier al țării terțe în cooperare cu statele membre. Statele membre au la dispoziție șase luni pentru a emite un aviz cu privire la cadrul de transport rutier în vigoare în țara terță identificată. Comisia efectuează evaluarea după ce a primit un aviz din partea tuturor statelor membre sau după ce termenul pentru trimiterea avizelor a expirat, luându-se în considerare data evenimentului care survine mai **târziu**, dintre cele două.

Amendamentul

În cazul în care identifică o astfel de țară terță, Comisia poate evalua cadrul de transport rutier al țării terțe în cooperare cu statele membre. Statele membre au la dispoziție șase luni pentru a emite un aviz cu privire la cadrul de transport rutier în vigoare în țara terță identificată. Comisia efectuează evaluarea după ce a primit un aviz din partea tuturor statelor membre sau după ce termenul pentru trimiterea avizelor a expirat, luându-se în considerare data evenimentului care survine mai **devreme**, dintre cele două.

Amendamentul 107

Propunere de directivă Articolul 12 – alineatul 6 – paragraful 3 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) sistemul de schimbare a permiselor de conducere din UE pus în practică de țara terță.

Amendamentul 108

Propunere de directivă Articolul 12 – alineatul 8 a (nou)

8a. Un certificat de competență profesională (CCP) sau un certificat echivalent eliberat de o țară terță menționată la alineatul (2) poate fi înlocuit cu un nou CCP eliberat de un stat membru în cazul în care titularul a urmat în statul membru respectiv o formare suplimentară legată de competența respectivă de până la 35 de ore. Această formare suplimentară privind competențele se desfășoară în limba UE cel mai bine înțeleasă de un [candidat]. Dacă este necesar, în conformitate cu Directiva (UE) 2022/2561 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri^{1a}, pentru a asigura un nivel ridicat de competență și siguranță rutieră, se acordă sprijin lingvistic adecvat.

Pentru a stabili dacă țările terțe au norme total sau parțial comparabile cu normele corespunzătoare ale Uniunii care garantează un nivel de siguranță rutieră comparabil în totalitate sau parțial cu cel din Uniune, Comisia este împuternicită să adopte până la... [2 ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare] acte delegate în conformitate cu articolul 21 pentru a completa prezenta directivă prin stabilirea condițiilor și a criteriilor și metodologiilor care trebuie utilizate la evaluarea normelor țărilor terțe privind formarea profesională a conducătorilor auto sau a normelor țărilor terțe privind procedurile de certificare și examinare, sau a ambelor.

Pe baza acestor [acte delegate/condiții, criterii și metodologii de evaluare] și în cooperare cu statele membre în conformitate cu procedura prevăzută la alineatul (6), Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește decizia sa conform căreia o anumită țară terță are norme privind formarea

profesională a conducătorilor auto și/sau norme privind procedurile de certificare și examinare comparabile integral sau parțial cu normele corespunzătoare ale Uniunii care garantează un nivel de siguranță rutieră comparabil în totalitate sau parțial cu cel din Uniune. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 22 alineatul (2).

^{1a} Directiva (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane (JO L 330, 23.12.2022, p. 46).

Amendamentul 109

Propunere de directivă Articolul 12 – alineatul 9

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 110

Propunere de directivă Articolul 13 – alineatul 3 – paragraful 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Un stat membru suspendă un permis de

conducere în cazul în care examenul medical pentru confirmarea valabilității menționat la articolul 10a arată că există o pierdere temporară a cerințelor fizice și mentale referitoare la afecțiunile medicale prevăzute în anexa III.

Amendamentul 111

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1) literele (b) și, respectiv, (d), statele membre eliberează solicitanților care au împlinit vârsta de 17 ani permise de conducere pentru categoriile B și C, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), marcate cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I.

Amendamentul

1. Prin derogare de la articolul 7 alineatul (1) literele (b) și, respectiv, (d), statele membre eliberează solicitanților care au împlinit vârsta de 17 ani permise de conducere pentru categoriile B, C și CI, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1), marcate cu codul 98.02 al Uniunii specificat în partea E din anexa I.

Amendamentul 112

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 2 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

2. Titularii unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii și care nu au împlinit vârsta de 18 ani conduc numai dacă sunt însoțiți de o persoană care îndeplinește următoarele condiții:

Amendamentul

2. Titularii unui permis de conducere marcat cu codul 98.02 al Uniunii și care nu au împlinit vârsta de 18 ani conduc numai dacă sunt însoțiți de o persoană ***afată pe scaunul pasagerului din față, care poate oferi îndrumare în timpul conducerii. Persoana însoțitoare respectă normele privind conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor ori într-o stare de incapacitate din orice alt motiv și*** îndeplinește următoarele condiții:

Amendamentul 113

Propunere de directivă
Articolul 14 – alineatul 2 – litera b

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 114

Propunere de directivă
Articolul 14 – alineatul 2 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) în cazul unui vehicul din **categoria** C, are calificarea și a urmat formarea prevăzute de Directiva (UE) 2022/2561.

Amendamentul

(e) în cazul unui vehicul din **categoriile C și C1**, are calificarea și a urmat formarea prevăzute de Directiva (UE) 2022/2561;

Amendamentul 115

Propunere de directivă
Articolul 14 – alineatul 2 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) în cazul unui vehicul din categoriile C și C1, a urmat un curs de formare specific cu o durată de 7 ore pentru a dobândi competențele profesionale și pedagogice necesare, ca parte a formării sale continue corespunzătoare CCP.

Amendamentul 116

Propunere de directivă
Articolul 14 – alineatul 2 – paragraful 2 (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre pot decide să mărească durata formării la 14 ore.

Amendamentul 117

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Regimul de conducere însoțită nu limitează opțiunile existente ale statelor membre de a reduce vârsta minimă pentru categoria B, astfel cum este prevăzut la articolul 7 alineatul (2) din prezenta directivă, și de a aplica la nivel național condițiile conexe.

Amendamentul 118

Propunere de directivă Articolul 14 – alineatul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Statele membre pot reduce vârsta prevăzută la alineatul (1) pentru persoanele care își au reședința obișnuită pe teritoriul lor, în vederea derulării unor proiecte pilot și a colectării de date cu privire la efectul sistemelor de conducere însoțită la o vârstă mai mică, ca parte a formării candidatului până când acesta atinge 3500 km. În cazul în care un stat membru dorește să facă uz de această opțiune, va înainta o cerere motivată Comisiei. Comisia evaluează cererea printr-un dialog cu statul membru în cauză și ia o decizie în termen de trei luni. Comisia poate aproba sau respinge cererea prin prezentarea unui aviz motivat sau o poate aproba cu condiții suplimentare pentru a asigura siguranța rutieră. Dispozițiile de la alineatele (2), (3) și (4) rămân aplicabile în cazul în care Comisia acordă o derogare. Statele membre monitorizează rezultatele proiectelor-pilot aprobate și le raportează Comisiei. Comisia evaluează cererile și, atunci când sunt disponibile, rezultatele proiectelor-pilot aprobate în cadrul

revizuirilor sale periodice.

Amendamentul 119

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Titularul unui permis de conducere dintr-o anumită categorie, eliberat pentru prima dată, este considerat conducător auto începător și trebuie să parcurgă o perioadă de probă de cel puțin doi ani.

Amendamentul

1. Titularul unui permis de conducere dintr-o anumită categorie, eliberat pentru prima dată, este considerat conducător auto începător și trebuie să parcurgă o perioadă de probă de cel puțin doi ani. ***Statele membre stabilesc norme privind durata perioadei și sancțiunile aplicabile conducătorilor auto începători.***

Amendamentul 120

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicate conducătorilor auto începători care conduc cu un nivel de alcool în sânge mai mare de 0,0 g/ml și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

Amendamentul

2. Statele membre stabilesc norme privind sancțiunile aplicate conducătorilor auto începători care conduc cu un nivel de alcool în sânge mai mare de 0,2 g/ml ***sau sub influența substanțelor psihotrope sau a stupefiantelor. Autoritățile de aplicare a legii din statele membre stabilesc un prag tehnic de măsurare a toleranței zero pe baza celei mai scăzute limite de cuantificare, care ia în considerare expunerea pasivă sau accidentală și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii și pot include decăderea din dreptul de a conduce autovehicule.***

Amendamentul 121

Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2a. Statele membre stabilesc norme mai stricte privind sancțiunile aplicate conducătorilor auto începători, inclusiv când nu folosesc echipamentele de siguranță sau conduc fără să dețină un permis de conducere valabil, și iau toate măsurile necesare pentru a se asigura că acestea sunt puse în aplicare. Aceste sancțiuni trebuie să fie eficace, proporționale, disuasive și nediscriminatorii.

Amendamentul 122

Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3. Statele membre pot stabili norme suplimentare aplicabile pe teritoriul lor conducătorilor auto începători în timpul perioadei de probă, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Statele membre informează Comisia în această privință.

3. Statele membre pot stabili norme suplimentare aplicabile pe teritoriul lor conducătorilor auto începători în timpul perioadei de probă, pentru a îmbunătăți siguranța rutieră. Statele membre informează Comisia în această privință. **Aceste norme nu limitează conducerea pe timp de noapte.**

Amendamentul 123

Propunere de directivă
Articolul 15 – alineatul 5 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5a. Pentru conducătorii auto care obțin o nouă categorie în timpul perioadei lor de probă pentru permis dintr-o altă categorie eliberat anterior, perioada de probă pentru categoria nouă poate fi redusă luând în considerare perioada de

probă deja finalizată, care nu poate fi mai scurtă de șase luni. O astfel de reducere nu se aplică în cazul în care permisul de conducere existent este eliberat numai pentru categoria AM.

Amendamentul 124

Propunere de directivă Articolul 15 – alineatul 5 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

5b. Statele membre sunt încurajate să includă programe de formare adecvată vârstei pentru normele de siguranță rutieră și formări pentru conștientizarea riscurilor în trafic în cadrul programelor lor școlare pentru învățământul primar și secundar. Statele membre pot utiliza veniturile alocate în temeiul [Directivei (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului^{1a}] pentru a sprijini financiar astfel de inițiative. Comisia poate utiliza resursele indicate la [articolul 8a din directiva menționată] și pentru a sprijini financiar astfel de inițiative.

^{1a} Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (JO L 68, 13.3.2015, p. 9).

Amendamentul 125

Propunere de directivă Articolul 16 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Examinatorii care lucrează deja în această

Examinatorii care lucrează deja în această

funcție *dinainte* de **19 ianuarie 2013** se supun doar cerințelor privind asigurarea calității și măsurilor de formare continuă efectuată cu regularitate.

funcție *înainte* de **intrarea în vigoare a prezentei directive** se supun doar cerințelor privind asigurarea calității și măsurilor de formare continuă efectuată cu regularitate.

Amendamentul 126

Propunere de directivă Articolul 17 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

În sensul prezentei directive, reședința obișnuită reprezintă locul în care o persoană locuiește în mod obișnuit, adică cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea relațiilor sale personale **și** profesionale **sau**, în cazul persoanelor care nu au relații profesionale, în virtutea unor legături strânse între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Amendamentul

În sensul prezentei directive, reședința obișnuită reprezintă locul în care o persoană locuiește în mod obișnuit, adică cel puțin 185 de zile în fiecare an calendaristic, în virtutea relațiilor sale personale **sau** profesionale **și** în cazul persoanelor care nu au relații profesionale, în virtutea unor legături strânse între persoana respectivă și locul în care locuiește.

Amendamentul 127

Propunere de directivă Articolul 17 – alineatul 4

Textul propus de Comisie

4. Prin derogare de la articolul 10 alineatul (1) litera (e) și în scopul specific al primei eliberări a unui permis de conducere **din categoria B**, unui solicitant al cărui stat membru de reședință obișnuită diferă de statul membru de cetățenie poate să i se elibereze permisul de conducere de către acesta din urmă, în cazul în care statul membru de reședință obișnuită nu prevede posibilitatea de a promova examenele teoretice sau practice într-una dintre limbile oficiale ale **statului** membru de cetățenie sau în prezența unui interpret.

Amendamentul

4. Prin derogare de la articolul 10 alineatul (1) litera (e) și în scopul specific al primei eliberări a unui permis de conducere, unui solicitant al cărui stat membru de reședință obișnuită diferă de statul membru de cetățenie poate să i se elibereze permisul de conducere de către acesta din urmă, în cazul în care statul membru de reședință obișnuită nu prevede posibilitatea de a promova examenele teoretice sau practice într-una dintre limbile oficiale ale **UE care se vorbește în statul** membru de cetățenie sau în prezența unui interpret.

Amendamentul 128

Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

1. Statele membre aplică echivalările stabilite prin Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei⁶⁴ între drepturile obținute înainte de **19 ianuarie 2013** și categoriile prevăzute la articolul 6 din prezenta directivă.

⁶⁴ Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei din 14 octombrie 2016 privind echivalențele între categoriile de permise de conducere (JO L 302, 9.11.2016, p. 62).

Amendamentul

1. Statele membre aplică echivalările stabilite prin Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei⁶⁴ între drepturile obținute înainte de ***intrarea în vigoare a prezentei directive*** și categoriile prevăzute la articolul 6 din prezenta directivă.

⁶⁴ Decizia (UE) 2016/1945 a Comisiei din 14 octombrie 2016 privind echivalențele între categoriile de permise de conducere (JO L 302, 9.11.2016, p. 62).

Amendamentul 129

Propunere de directivă Articolul 18 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

2. Niciun drept de conducere acordat înainte de **19 ianuarie 2013** nu este retras sau restrâns în vreun fel prin dispozițiile prezentei directive.

Amendamentul 130

Propunere de directivă Articolul 19 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) de a preveni, constata și cerceta infracțiunile ***menționate*** în [TRIMITERE LA PRÛM II];

Amendamentul

2. Niciun drept de conducere acordat înainte de ***intrarea în vigoare a prezentei directive*** nu este retras sau restrâns în vreun fel prin dispozițiile prezentei directive.

Amendamentul

(c) de a preveni, constata și cerceta infracțiunile ***legate de traficul rutier în conformitate cu*** [TRIMITERE LA PRÛM II], ***în măsura în care se aplică toate condițiile necesare în acest sens și cu respectarea principiilor limitării scopului,***

necesității și proporționalității;

Amendamentul 131

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

Statele membre informează anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie, transmițând inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile.

Amendamentul

Statele membre informează anual Comisia cu privire la numărul permiselor de conducere eliberate, reînnoite, înlocuite, retrase și schimbate din fiecare categorie, transmițând inclusiv date privind eliberarea și utilizarea permiselor de conducere mobile. ***De asemenea, statele membre informează Comisia în termen de trei luni, dacă legile, reglementările și dispozițiile administrative pe care le-au adoptat, care sunt necesare pentru a respecta prezenta directivă, se modifică într-un mod care afectează aplicarea dispozițiilor prezentei directive.***

Amendamentul 132

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre fac, de asemenea, schimb de date cu privire la bunele lor practici pentru măsurile de siguranță rutieră și formările pentru conștientizarea riscurilor, în special în ceea ce privește conducătorii auto începători și în cadrul formării pe tot parcursul vieții, cu privire la alte tipuri de verificări ale capacității medicale pentru fiecare categorie de vârstă, utilizarea sistemului de sprijin pentru fiecare categorie de vârstă prin intervenții de feedback cu dovada participării și recomandări oferite de un instructor auto, un psiholog specialist în psihologia transporturilor sau un

examinator auto, precum și măsuri pentru creșterea siguranței rutiere în rândul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, inclusiv măsurile de reglementare a micromobilității.

Amendamentul 133

Propunere de directivă Articolul 20 – alineatul 1 b (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Statele membre raportează anual Comisiei statistici privind accidentele rutiere pe categorii de permis de conducere cauzate de conducătorii auto începători în cadrul unui regim de conducere însoțită, astfel cum este definit la articolul 14. O dată la trei ani, Comisia este invitată să pregătească un raport care să compare accidentele rutiere cauzate de conducătorii auto care au obținut un permis de conducere în urma unui regim de conducere însoțită cu ceilalți conducători auto. Raportul ia în considerare datele pentru fiecare categorie de permis de conducere. Comisia pune raportul la dispoziția publicului, inclusiv prin intermediul portalului CBE, astfel cum a fost instituit prin [Directiva CBE].

Amendamentul 134

Propunere de directivă Articolul 21 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

Amendamentul

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (8), articolul 5 alineatul (6), articolul 8 alineatul (2), articolul 10 alineatul (8) și articolul 16 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 4 alineatul (8), articolul 5 alineatul (6), articolul 8 alineatul (2), articolul **9 alineatul (2) (nou), articolul 10** alineatul (8), **articolul 11 litera (a) (nou),**

începând cu [data intrării în vigoare a directivei]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

articolul 12 alineatul (8a) (nou), articolul 16 alineatul (2) și articolul 16a alineatul (2) (nou) se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani începând cu [data intrării în vigoare a directivei]. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

Amendamentul 135

Propunere de directivă

Articolul 23 – paragraful 1

Directiva (UE) 2022/2561

Articolul 5 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) de la vârsta de 17 ani, un vehicul care se încadrează în **categoria** de permis de conducere C, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1), și numai în condițiile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Directiva [TRIMITERE-LA-PREZENTA-DIRECTIVĂ].

Amendamentul

(c) de la vârsta de 17 ani, un vehicul care se încadrează în **kategoriile** de permis de conducere C **și C1**, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP, astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (1), și numai în condițiile prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Directiva [TRIMITERE-LA-PREZENTA-DIRECTIVĂ].

Amendamentul 136

Propunere de directivă

Articolul 23 – paragraful 1 a (nou)

Directiva (UE) 2022/2561

Articolul 5 – alineatul 3 – litera a

Textul în vigoare

Amendamentul

La articolul 5 alineatul (3), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

- (a) de la vârsta de 21 de ani:
- (i) vehicule care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D + E **destinate transportului de persoane prin servicii regulate, în cazul în care ruta nu depășește 50 de kilometri** și un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D1 și D1 + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (2).

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

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

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

- „(a) de la vârsta de 21 de ani:
- (i) vehicule care se încadrează în categoriile de permis de conducere D și D + E și un vehicul care se încadrează în categoriile de permis de conducere D1 și D1 + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP astfel cum se menționează la articolul 6 alineatul (2).

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

- (ii) **eliminat**

Orice stat membru **pot reduce vârsta minimă pentru** categoriile **D și DE** la 18 ani **pentru conducătorii auto profesioniști de autobuz și autocar la:**

- **19 ani pe teritoriul lor, cu condiția ca conducătorii auto să fi urmat o formare profesională completă și să fie titulari ai unui CCP în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561;**

- **18 ani pe teritoriul lor, cu condiția ca conducătorii auto să fi urmat o formare profesională completă și să fie titulari ai unui CCP în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din Directiva (UE) 2022/2561 și să conducă astfel de**
















vehicule fără pasageri.”

Amendamentul 137

Propunere de directivă Anexa I – partea A1 – punctul 2 - fața 2

Textul propus de Comisie

Fața 2

	9.	10.	11.	12.
13.	AM 			
(14.)	A1 			
	A2 			
	A 			
	B1 			
	B 			
	C1 			
	C 			
	D1 			
	D 			
	BE 			
	C1E 			
	CE 			
	D1E 			
	DE 			

1. Name 2. First name 3. Date and place of birth 4a. Date of issue 4b. Date of expiry 4c. Issued by 5. License number 10. Valid from 11. Valid to 12. Codes

Amendamentul

Fața 2

Vă rugăm să introduceți un nou rând cu codul T și o pictogramă a tractorului în coloana 9.

Amendamentul 138

Propunere de directivă Anexa I – partea B1 – secțiunea 4 – punctul 3 – paragraful 2 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(e) *DG 8: datele biometrice privind irisul titularului permisului;*

(e) *eliminat*

Amendamentul 139

Propunere de directivă Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera b – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– *impactul asupra riscului de distragere a atenției din cauza utilizării telefoanelor mobile sau a altor dispozitive electronice în timpul conducerii și*

consecințele în materie de siguranță;

Amendamentul 140

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera c – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– cele mai importante principii privind respectarea distanței de siguranță între vehicule, distanțele de frânare și controlul vehiculului în diferite condiții meteorologice și de drum;

Amendamentul

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

Amendamentul 141

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera d – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– factori de risc specifici legați de lipsa de experiență a altor utilizatori ai drumului, în special a utilizatorilor vulnerabili, care au un grad mai mic de protecție în trafic față de utilizatorii autovehiculelor precum automobile, autobuze și camioane și care sunt expuși în mod direct la forța impactului. Această categorie cuprinde pietonii, bicicliștii, utilizatorii de vehicule motorizate cu două roți, utilizatorii de dispozitive de mobilitate personală și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și capacitate de orientare reduse;

Amendamentul

– factori de risc specifici legați de lipsa de experiență a altor utilizatori ai drumului, în special a utilizatorilor vulnerabili, care au un grad mai mic de protecție în trafic față de utilizatorii autovehiculelor precum automobile, autobuze și camioane și care sunt expuși în mod direct la forța impactului. Această categorie cuprinde **copiii**, pietonii, bicicliștii, utilizatorii de vehicule motorizate cu două roți, utilizatorii de dispozitive de mobilitate personală și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și capacitate de orientare reduse;

Amendamentul 142

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera d – liniuța 2

Textul propus de Comisie

– riscurile inerente circulației și **conducerii diferitelor** tipuri de vehicule și **diferitelor câmpuri vizuale ale conducătorilor** acestora, **inclusiv a vehiculelor cu sisteme avansate de asistență la volan și cu alte elemente de automatizare;**

Amendamentul

– riscurile inerente circulației, **interacțiunii cu diferite** tipuri de vehicule și **conducerii** acestora **datorate mărimii și dinamicii de conducere diferite, precum și diferitelor câmpuri vizuale ale conducătorilor acestora;**

Amendamentul 143

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera d – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **unghiurile moarte și modificările declivității;**

Amendamentul 144

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera d – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **utilizarea adecvată și la timp a indicatoarelor de direcție;**

Amendamentul 145

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera e – liniuța 2 a (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

– **norme privind comportamentul adecvat în cazul în care se apropie un vehicul pentru situații de urgență și măsurile care trebuie luate la locul coliziunii;**

Amendamentul 146

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera e – liniuța 4

Textul propus de Comisie

– cunoașterea aspectelor legate de siguranță **legate de** vehiculele alimentate cu combustibili alternativi;

Amendamentul

– cunoașterea aspectelor legate de siguranță **în ceea ce privește** vehiculele alimentate cu combustibili alternativi **și/sau cu baterii, în special a riscurilor de explozie/ardere necontrolată sau de reacție chimică în caz de accident sau de pană;**

Amendamentul 147

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera f

Textul propus de Comisie

(f) măsurile de precauție care trebuie luate la părăsirea vehiculului;

Amendamentul

(f) măsurile de precauție care trebuie luate la părăsirea vehiculului, **inclusiv să ne asigurăm că deschiderea ușii vehiculului este sigură și că deschiderea ei nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității;**

Amendamentul 148

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

(i) norme și aspecte privind utilizarea vehiculului în relație cu mediul înconjurător, inclusiv în ceea ce privește vehiculele electrice: utilizarea adecvată a dispozitivelor de avertizare sonoră, consumul moderat de carburant/energie, limitarea emisiilor (gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și

Amendamentul

(i) norme și aspecte privind utilizarea vehiculului în relație cu mediul înconjurător, inclusiv în ceea ce privește vehiculele electrice: utilizarea adecvată a dispozitivelor de avertizare sonoră, consumul moderat de carburant/energie, limitarea emisiilor (gaze cu efect de seră, poluanți atmosferici, zgomot și

microplastice de la uzura pneurilor și a drumului etc.).

microplastice de la uzura pneurilor, *frânelor* și a drumului etc.).

Amendamentul 149

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) cunoștințe de bază privind modul de utilizare a echipamentelor de prim ajutor și capacitatea de a oferi primul ajutor, inclusiv resuscitarea cardio-respiratorie.

Ca alternativă, statele membre pot permite opțiunea ca o formare practică certificată de prim ajutor încheiată anterior, care include resuscitarea cardio-respiratorie, să permită o derogare de la conținutul despre primul ajutor al testului teoretic;

Amendamentul 150

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera ib (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ib) interacțiunea în condiții de siguranță cu funcțiile sistemelor avansate de asistență a conducătorului auto și alte elemente de automatizare, inclusiv avantajele, limitările și riscurile asociate acestora;

Amendamentul 151

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 2 – paragraful 1 – litera ic (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ic) cadrul de reglementare privind restricțiile de acces al vehiculelor în

zonele urbane, inclusiv în zonele cu emisii scăzute;

Amendamentul 152

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 153

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera d

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 154

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera fa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(fa) scopul și utilizarea dispozitivelor de încetinire/a sistemului de evacuare și a frânelor;

Amendamentul 155

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) obstrucționarea câmpului vizual cauzată de caracteristicile vehiculelor;

(g) obstrucționarea câmpului vizual cauzată de caracteristicile vehiculelor, **în special în ceea ce privește pietonii din fața vehiculului și bicicliștii din lateralele și din fața vehiculului;**

Amendamentul 156

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ha) conducerea defensivă și ecologică: distanța până la vehiculul din față; depășirea în curbă, schimbarea benzii de circulație, regulile de prioritate, limitele de viteză;

Amendamentul 157

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 158

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera ia (nouă)

(ia) măsuri, proceduri și protocoale de siguranță pentru zonele de parcare sigure;

Amendamentul 159

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea A – punctul 4 – alineatul 1 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(j) responsabilitatea conducătorului auto în ceea ce privește transportul de persoane; confortul și siguranța călătorilor; transportul copiilor; controalele necesare înaintea plecării; din proba teoretică trebuie să facă parte toate tipurile de autobuze (autobuze și autocare pentru transport public, autobuze cu dimensiuni speciale, ...) (doar categoriile D, DE, D1, D1E).

(j) responsabilitatea conducătorului auto în ceea ce privește transportul de persoane; confortul și siguranța călătorilor, **în special a persoanelor cu dizabilități și cu mobilitate redusă, precum și răspunsul adecvat în cazuri de hărțuire și violență pe criterii de gen**; transportul copiilor; controalele necesare înaintea plecării; din proba teoretică trebuie să facă parte toate tipurile de autobuze (autobuze și autocare pentru transport public, autobuze cu dimensiuni speciale, ...) (doar categoriile D, DE, D1, D1E).

Amendamentul 160

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 1 – litera c – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Codul Uniunii marcat pe un permis de conducere din categoriile A1, A2, A, B1, B și BE eliberat pe baza unei probe de verificare a aptitudinilor și a comportamentului efectuate pe un vehicul cu transmisie automată se elimină dacă titularul promovează o probă specifică de verificare a aptitudinilor și a comportamentului sau finalizează sesiuni de formare specifice.

Codul Uniunii marcat pe un permis de conducere din categoriile A1, A2, A, B1, B și BE eliberat pe baza unei probe de verificare a aptitudinilor și a comportamentului efectuate pe un vehicul cu transmisie automată **nu este impus să fie afișat sau** se elimină dacă titularul promovează o probă specifică de verificare a aptitudinilor și a comportamentului sau finalizează sesiuni de formare specifice, **care poate avea loc înainte sau după testul**

de aptitudini și comportament pe un vehicul cu transmisie automată.

Amendamentul 161

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 1 – litera c – paragraful 2 – punctul i

Textul propus de Comisie

(i) aprobarea și supravegherea formării specifice; *sau*

Amendamentul

(i) aprobarea și supravegherea formării specifice, ***inclusiv în cadrul formării generale a conducătorilor auto; sau***

Amendamentul 162

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 1 – litera d – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Dispoziții specifice privind vehiculele din categoriile BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E și ***T***

Amendamentul 163

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera g – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Un vehicul din categoria C cu masa maximă autorizată de cel puțin 12 000 kg, cu lungimea de cel puțin 8 m, cu lățimea de cel puțin 2,40 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării (ABS) și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; vehiculul trebuie prezentat cu o masă totală minimă reală de 10 000

este cel puțin tot atât de lat și de înalt ca și cabina; vehiculul trebuie prezentat cu o masă totală minimă reală de 10 000 kg

kg;

Amendamentul 164

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera h – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Un vehicul articulat sau un compus dintr-un vehicul de examen din categoria C și o remorcă cu lungimea de cel puțin 7,5 m; atât vehiculul articulat, cât și ansamblul au o masă maximă autorizată de cel puțin 20 000 kg, o lungime de cel puțin 14 m și o lățime de cel puțin 2,40 m, pot atinge o viteză de cel puțin 80 km/h, sunt prevăzute cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării (ABS), **cu o a cincea roată și sunt** echipate cu **o cutie de viteze cu cel puțin opt trepte de mers și cu** aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; atât vehiculul articulat, cât și ansamblul trebuie prezentate cu o masă totală minimă reală de 15 000 kg

Amendamentul 165

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera i – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Un vehicul din subcategoria C1 cu masa maximă autorizată de cel puțin 4 000 kg, cu o lungime de cel puțin 5 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării (ABS) și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014; **compartimentul de marfă al**

Amendamentul

Un vehicul din subcategoria C1 cu masa maximă autorizată de cel puțin 4 000 kg, cu o lungime de cel puțin 5 m și care poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; prevăzut cu sistem de prevenire a blocării roților în timpul frânării (ABS) și echipat cu aparatură de înregistrare, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 165/2014;

remorcii constă într-un corp închis care este cel puțin tot atât de lat și de înalt ca și cabina;

Amendamentul 166

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera j – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din subcategoria C1 și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 250 kg; acest ansamblu are lungimea de cel puțin 8 m și poate să atingă o viteză de cel puțin 80 km/h; remorca trebuie prezentată cu o masă totală minimă reală de 800 kg

Amendamentul 167

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera l – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Un ansamblu compus dintr-un vehicul de examen din categoria D și o remorcă cu masa maximă autorizată de cel puțin 1 250 kg, lățimea de cel puțin 2,40 m și care poate atinge o viteză de cel puțin 80 km/h; remorca trebuie prezentată cu o masă totală minimă reală de 800 kg

Amendamentul 168

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 5 – alineatul 2 – litera na (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(na) Categoria T:

Ansambluri de vehicule formate dintr-un tractor din clasa T și o remorcă:

(a) viteza maximă a tractorului stabilită prin proiectare este mai mare de 40 km/h;

(b) viteza maximă a ansamblului de vehicule este mai mare de 40 km/h;

(c) sistem de frânare cu dublu circuit;

(d) remorcă cu cel puțin o zonă de încărcare închisă (șasiul fără suprafață închisă nu este permis);

(e) lungimea remorcii atunci când se utilizează o remorcă cu bară de remorcare cu cadru rigid este de cel puțin 4,5 m; și

(f) lungimea ansamblului de vehicule este de cel puțin 7,5 m.

Amendamentul 169

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 6 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(e) schimbarea direcției: viraje la stânga și la dreapta; schimbarea benzilor, efectuarea unei întoarceri de 180 de grade;

Amendamentul 170

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 6 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor vehicule (**în cazul în care este posibil**); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor vehicule, **inclusiv a bicicliștilor, a utilizatorilor micromobilității, a pietonilor**; circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

Amendamentul 171

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 6 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) caracteristici speciale ale drumului (după caz): senzori giratorii; treceri la nivel cu calea ferată; stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni; urcarea în rampă/coborârea pantelor lungi; tuneluri;

(h) caracteristici speciale ale drumului (după caz): senzori giratorii; treceri la nivel cu calea ferată, **benzi pentru biciclete**; stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni; urcarea în rampă/coborârea pantelor lungi; tuneluri;

Amendamentul 172

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 6 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ha) interacțiunea cu alte vehicule, inclusiv prevederea unghiurilor moarte și folosirea adecvată a indicatoarelor de direcție;

Amendamentul 173

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 6 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(j) luarea măsurilor de precauție

(j) luarea măsurilor de precauție

necesare la coborârea din vehicul.

necesare la coborârea din vehicul, **în special în ceea ce privește bicicliștii.**

Amendamentul 174

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor **vehicule** (în cazul în care este posibil); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

Amendamentul

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor **participanți la trafic, inclusiv a bicicliștilor** (în cazul în care este posibil); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

Amendamentul 175

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) conducerea independentă către o anumită destinație, dincolo de indicațiile specifice de schimbare a direcției;

Amendamentul 176

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

(h) caracteristici speciale ale drumului (după caz): senzori giratorii; treceri la nivel cu calea ferată; stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni; urcarea în rampă/coborârea pantelor lungi; tuneluri;

Amendamentul

(h) caracteristici speciale ale drumului (după caz): senzori giratorii; **trecerea prin senzori giratorii cu un vehicul mare; viraje la stânga și la dreapta;** treceri la nivel cu calea ferată; stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni; **benzi pentru biciclete;** urcarea în rampă/coborârea pantelor lungi; **modificări ale declivității;** tuneluri;

Amendamentul 177

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera ha (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ha) interacțiunea cu alți participanți la trafic, inclusiv prevederea unghiurilor moarte și folosirea adecvată a indicatoarelor de direcție;

Amendamentul 178

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) luarea măsurilor de precauție necesare la coborârea din vehicul;

(i) intrarea în vehicul și ieșirea din vehicul, inclusiv asigurându-se că deschiderea ușii vehiculului este sigură și că nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității, punând un accent deosebit pe deschiderea ușii cu mâna cea mai îndepărtată de aceasta;

Amendamentul 179

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 7 – alineatul 4 – paragraful 1 – litera j

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(j) reacția în fața situațiilor periculoase și anticiparea acestora prin utilizarea simulatoarelor.

(j) reacția în fața situațiilor periculoase și anticiparea acestora, *inclusiv* prin utilizarea simulatoarelor.

Amendamentul 180

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – partea introductivă

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 181

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera f

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 182

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 1 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) verificarea mecanismului de cuplare și a conexiunilor sistemului de frânare și ale circuitelor electrice (doar pentru categoriile CE, C1E, DE, D1E);

(g) verificarea mecanismului de cuplare și a conexiunilor sistemului de frânare și ale circuitelor electrice (doar pentru categoriile CE, C1E, DE, D1E și **T**);

Amendamentul 183

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 2 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) cuplarea și decuplarea sau

(a) cuplarea și decuplarea sau

decuplarea și recuplarea unei remorci de autovehiculul său; manevra trebuie să presupună staționarea vehiculului tractor lângă remorcă (adică să nu fie în aceeași linie) (doar pentru categoriile CE, C1E, DE, D1E);

decuplarea și recuplarea unei remorci de autovehiculul său; manevra trebuie să presupună staționarea vehiculului tractor lângă remorcă (adică să nu fie în aceeași linie) (doar pentru categoriile CE, C1E, DE, D1E și T);

Amendamentul 184

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 2 – litera aa (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(aa) diversele mecanisme de cuplare a remorcilor la camioane, luând în considerare șaua de cuplare pentru vehiculele articulate (pentru semiremorci) și cuplarea barei de remorcare pentru remorcile cu bară de remorcare (camion), precum și procedurile și protocoalele standard de operare pentru cuplarea remorcilor la camioane și decuplarea lor de la camioane în timpul utilizării acestor mecanisme de cuplare;

Amendamentul 185

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 2 – litera c

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

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

Amendamentul 186

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera e

Textul propus de Comisie

Amendamentul

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

(e) schimbarea direcției: viraje la stânga și la dreapta; schimbarea benzilor, **efectuarea unei întoarceri de 180 de grade;**

Amendamentul 187

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera ea (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ea) luarea în considerare a unghiurilor moarte;

Amendamentul 188

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera g

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor **vehicule** (în cazul în care este posibil); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

(g) depășirea/încrucișarea: depășirea altor **utilizatori ai drumului și ai micromobilității, inclusiv a bicicliștilor și pietonilor** (în cazul în care este posibil); circulația de-a lungul obstacolelor, de exemplu mașini parcate; a fi depășit de alte vehicule (după caz);

Amendamentul 189

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera h

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(h) caracteristici speciale ale drumului **(după caz)**: senzori giratorii; treceri la nivel cu calea ferată; stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni; urcarea

(h) caracteristici speciale ale drumului: **trecerea prin** senzori giratorii **cu un vehicul mare; viraje la stânga și la dreapta**; treceri la nivel cu calea ferată;

în rampă/coborârea pantelor lungi;
tuneluri;

stații de autobuz/tramvai; treceri de pietoni,
benzi pentru biciclete; urcarea în
rampă/coborârea pantelor lungi; tuneluri;

Amendamentul 190

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera i

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(i) **luarea măsurilor de precauție necesare la coborârea din vehicul.**

(i) **intrarea în vehicul și ieșirea din vehicul, inclusiv asigurându-se că deschiderea ușii vehiculului este sigură și că nu creează un pericol pentru alți participanți la trafic, cum ar fi pietonii, bicicliștii și utilizatorii micromobilității;**

Amendamentul 191

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 3 – paragraful 1 – litera ia (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ia) **luarea măsurilor de precauție necesare la urcarea și coborârea dintr-un vehicul în siguranță;**

Amendamentul 192

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 4 – litera a

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(a) conducerea în așa fel încât să se asigure siguranța și reducerea consumului de combustibil/energie și a emisiilor în accelerare, la decelerare, la urcarea rampelor sau coborârea pantelor;

(a) conducerea în așa fel încât să se asigure siguranța și reducerea consumului de combustibil/energie și a emisiilor în accelerare, la decelerare, la urcarea rampelor sau coborârea pantelor, **distanța față de vehiculul din față; depășirea în curbă, schimbarea benzii de circulație, regulile de prioritate, limitele de viteză;**

Amendamentul 193

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 8 – alineatul 4 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) reacția în fața situațiilor periculoase și anticiparea acestora prin utilizarea simulatoarelor.

Amendamentul

(b) reacția în fața situațiilor periculoase și anticiparea acestora, ***inclusiv*** prin utilizarea simulatoarelor.

Amendamentul 194

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 9 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Examinatorii beneficiază de formare astfel încât să evalueze corect capacitatea candidatului de a conduce în siguranță. Activitatea examinatorilor este monitorizată și supervizată de un organism autorizat de statul membru, pentru a se asigura aplicarea corectă și omogenă a dispozițiilor privind aprecierea erorilor, în conformitate cu normele definite în prezenta anexă.

Amendamentul

Examinatorii beneficiază de formare astfel încât să evalueze corect capacitatea candidatului de a conduce în siguranță. Activitatea examinatorilor este monitorizată și supervizată de un organism ***independent*** autorizat de statul membru, pentru a se asigura aplicarea corectă și omogenă a dispozițiilor privind aprecierea erorilor, în conformitate cu normele definite în prezenta anexă.

Amendamentul 195

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 9 – alineatul 3 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) controlează vehiculul, luând în considerare: utilizarea adecvată a centurilor de siguranță, a oglinzilor retrovizoare, a tetierelor, a scaunului; utilizarea adecvată a luminilor și a altor echipamente; utilizarea adecvată a ambreiajului, a cutiei de viteze, a accelerației, a sistemelor de frânare (inclusiv al treilea sistem de frânare, dacă există), a direcției; controlul asupra

Amendamentul

(a) controlează vehiculul, luând în considerare: utilizarea adecvată a centurilor de siguranță, ***funcțiile de asistență modernă pentru siguranță și conducere***, a oglinzilor retrovizoare, a tetierelor, a scaunului; utilizarea adecvată a luminilor și a altor echipamente; utilizarea adecvată a ambreiajului, a cutiei de viteze, a accelerației, a sistemelor de frânare

vehiculului în diferite împrejurări, la diferite viteze; stabilitatea pe drum; greutatea, dimensiunile și caracteristicile vehiculului; greutatea și tipul de încărcătură (doar pentru categoriile BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E); confortul călătorilor (doar pentru categoriile D, DE, D1, D1E) (fără accelerare rapidă, conducere calmă lină și fără frânări bruște);

(inclusiv al treilea sistem de frânare, dacă există), a direcției; controlul asupra vehiculului în diferite împrejurări, la diferite viteze; stabilitatea pe drum; greutatea, dimensiunile și caracteristicile vehiculului; greutatea și tipul de încărcătură (doar pentru categoriile BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E **și T**); confortul călătorilor (doar pentru categoriile D, DE, D1, D1E) (fără accelerare rapidă, conducere calmă lină și fără frânări bruște);

Amendamentul 196

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 9 – alineatul 3 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) conduce în mod economic, sigur și ecologic, luând în considerare turația motorului, schimbarea vitezelor, frânarea și accelerarea (doar pentru categoriile B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

Amendamentul

(b) conduce în mod economic, sigur și ecologic, luând în considerare turația motorului, schimbarea vitezelor, frânarea și accelerarea **și folosește funcțiile integrate ale vehiculului de asistență pentru siguranță și/sau conducere** (doar pentru categoriile B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E);

Amendamentul 197

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 9 – alineatul 3 – litera c

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 198

Propunere de directivă

Anexa II – partea I – secțiunea B – punctul 9 – alineatul 3 – litera j

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 199

Propunere de directivă

Anexa II – partea II – paragraful 1 – liniuța 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 200

Propunere de directivă

Anexa II – partea II – paragraful 1 – liniuța 7

Textul propus de Comisie

– să aibă cunoștințe suficiente privind factorii de risc legați de **mijloacele de micromobilitate**;

Amendamentul

– să aibă cunoștințe suficiente privind factorii de risc legați de **pietoni, bicicliști și utilizatori ai micromobilității**;

Amendamentul 201

Propunere de directivă
Anexa II – partea II – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Statele membre **pot lua** măsuri adecvate pentru a se asigura că acei conducători auto care și-au pierdut cunoștințele, aptitudinile sau comportamentul descrise la punctele 1-9 pot să recupereze aceste cunoștințe și aptitudini și că vor continua să adopte comportamentul necesar pentru conducerea unui vehicul acționat de motor.

Amendamentul

Statele membre **sunt încurajate să adopte și să pună în aplicare** măsuri adecvate pentru a se asigura că acei conducători auto care și-au pierdut cunoștințele, aptitudinile sau comportamentul descrise la punctele 1-9 pot să recupereze aceste cunoștințe și aptitudini și că vor continua să adopte comportamentul necesar pentru conducerea unui vehicul acționat de motor. **Statele membre pot utiliza veniturile alocate în temeiul Directivei (UE) 2015/413 pentru a sprijini financiar astfel de măsuri.**

Amendamentul 202

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 1 – alineatul 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

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

Amendamentul 203

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 1 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) Legislația națională **poate prevedea** ca dispozițiile precizate în prezenta anexă pentru conducătorii auto din grupa 2 să se aplice conducătorilor auto ai vehiculelor din categoria B care își folosesc permisul de conducere în scopuri profesionale (taxi, ambulanță etc.).

Amendamentul

(3) Legislația națională **prevede** ca dispozițiile precizate în prezenta anexă pentru conducătorii auto din grupa 2 să se aplice conducătorilor auto ai vehiculelor din categoria B care își folosesc permisul de conducere în scopuri profesionale (taxi, ambulanță etc.).

Amendamentul 204

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 3 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Solicitanții efectuează o autoevaluare a aptitudinii lor fizice și mintale de a conduce un autovehicul.

Amendamentul

eliminat

Amendamentul 205

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

Solicitanților li se cere să efectueze un examen medical *în cazul în care devine evident, în urma autoevaluării aptitudinii lor fizice și mintale*, la întocmirea formalităților necesare sau în timpul examenelor pe care trebuie să le susțină înainte de obținerea permisului de conducere, *că este posibil să sufere de una sau mai multe dintre afecțiunile medicale menționate în prezenta anexă.*

Amendamentul

Solicitanților li se cere să efectueze un examen medical, *inclusiv o examinare corespunzătoare a vederii conformă descrierii de la punctul 6*, la întocmirea formalităților necesare sau în timpul examenelor pe care trebuie să le susțină înainte de obținerea permisului de conducere, *care să se încheie cu emiterea unui aviz medical motivat de către o autoritate medicală a cărei expertiză este adecvată pentru complexitatea obiectivelor combinate ale prezentei anexe.*

Amendamentul 206

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 3 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

3a. Statele membre ar putea stabili standarde și norme mai stricte decât cele prevăzute în prezenta anexă pentru eliberarea sau reînnoirea ulterioară a permiselor de conducere.

Amendamentul 207

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Solicitanții efectuează examene medicale înainte de eliberarea inițială a permisului de conducere, ulterior conducătorii auto fiind controlați în conformitate cu sistemul național în vigoare în statul membru de reședință obișnuită ori de câte ori permisul lor de conducere este reînnoit.

Amendamentul

Solicitanții efectuează examene medicale **pentru verificarea aptitudinii fizice și psihice pentru conducerea unui vehicul cu moto** înainte de eliberarea inițială a permisului de conducere, ulterior conducătorii auto fiind controlați în conformitate cu sistemul național în vigoare în statul membru de reședință obișnuită ori de câte ori permisul lor de conducere este reînnoit. **Examenu medical poate fi efectuat de un medic de medicină generală cu condiția ca acesta să fi urmat cursul de formare online menționat la articolul 10 alineatul (8a).**

Amendamentul 208

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 4 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

4a. Conducătorii auto fac obiectul aceleiași proceduri la reînnoirea permiselor de conducere.

Amendamentul 209

Propunere de directivă
Anexa III – punctul 6 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Toți solicitanții unui permis de conducere se supun unui examen corespunzător pentru a se asigura că au acuitatea vizuală și câmpul vizual necesare pentru conducerea vehiculelor acționate de motor. Dacă există motive de îndoială cu privire la acuitatea vizuală a solicitantului, acesta ar

Toți solicitanții unui permis de conducere **și de reînnoire a acestuia** se supun unui examen corespunzător pentru a se asigura că au acuitatea vizuală, **măsurată printr-o diagramă validată de acuitate vizuală**, și câmpul vizual necesare pentru conducerea vehiculelor acționate de motor. Dacă există

trebui examinat de un organ medical de specialitate. La examinarea respectivă, se acordă o atenție deosebită următoarelor: acuitatea vizuală, câmpul vizual, capacitatea vizuală în condiții de luminozitate redusă, sensibilitatea la lumină puternică și contraste, diplopia și alte afecțiuni oculare care periclitează condusul în condiții de siguranță.

motive de îndoială cu privire la acuitatea vizuală a solicitantului, acesta ar trebui examinat de un organ medical de specialitate ***sau de un profesionist calificat în domeniul oftalmologiei, autorizat de legislația națională***. La examinarea respectivă, se acordă o atenție deosebită următoarelor: acuitatea vizuală, câmpul vizual, capacitatea vizuală în condiții de luminozitate redusă, sensibilitatea la lumină puternică și contraste, diplopia și alte afecțiuni oculare care periclitează condusul în condiții de siguranță.

Amendamentul 210

Propunere de directivă Anexa III – punctul 6 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În cazul conducătorilor auto din grupa 1, permisul poate fi acordat în „condiții individuale excepționale” atunci când standardele de câmp vizual și de acuitate vizuală nu pot fi respectate, însă există motive de a considera că acordarea permisului de conducere solicitantului respectiv nu ar periclita siguranța rutieră; în aceste cazuri, conducătorul auto se supune unui examen medical efectuat de un organ medical de specialitate pentru a demonstra că funcția vizuală nu este afectată și în alte moduri (inclusiv sensibilitatea la lumină puternică și contrast și vederea în condiții de luminozitate redusă). Conducătorul auto sau solicitantul face și obiectul unui test practic pozitiv efectuat de o autoritate competentă.

Amendamentul

În cazul conducătorilor auto din grupa 1, permisul poate fi acordat în „condiții individuale excepționale” atunci când standardele de câmp vizual și de acuitate vizuală nu pot fi respectate, însă există motive de a considera că acordarea permisului de conducere solicitantului respectiv nu ar periclita siguranța rutieră; în aceste cazuri, conducătorul auto se supune unui examen medical efectuat de un organ medical de specialitate ***sau de un profesionist calificat în domeniul oftalmologiei, autorizat de legislația națională*** pentru a demonstra că funcția vizuală nu este afectată și în alte moduri (inclusiv sensibilitatea la lumină puternică și contrast și vederea în condiții de luminozitate redusă). Conducătorul auto sau solicitantul face și obiectul unui test practic pozitiv efectuat de o autoritate competentă.

Amendamentul 211

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 3 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis trebuie să aibă o acuitate vizuală binoculară, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,5 când se utilizează ambii ochi.

Amendamentul

Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis trebuie să aibă o acuitate vizuală binoculară, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,5 (**notație zecimală**) când se utilizează ambii ochi.

Amendamentul 212

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

(2) Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis și care și-au pierdut în totalitate vederea la un ochi sau care utilizează doar un ochi (de exemplu în cazul diplopiei) trebuie să aibă o acuitate vizuală de cel puțin 0,5, cu lentile de corecție dacă este necesar. Organul medical de specialitate trebuie să certifice existența suficient de îndelungată a stării respective de vedere monoculară pentru a permite adaptarea și că, la ochiul respectiv, câmpul vizual întrunește cerințele stabilite la punctul 6.(1).

Amendamentul

(2) Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis și care și-au pierdut în totalitate vederea la un ochi sau care utilizează doar un ochi (de exemplu în cazul diplopiei) trebuie să aibă o acuitate vizuală de cel puțin 0,5 (**notație zecimală**), cu lentile de corecție dacă este necesar. Organul medical de specialitate trebuie să certifice existența suficient de îndelungată a stării respective de vedere monoculară pentru a permite adaptarea și că, la ochiul respectiv, câmpul vizual întrunește cerințele stabilite la punctul 6.(1).

Amendamentul 213

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 3 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

(3) După apariția recentă a diplopiei sau după pierderea vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul

Amendamentul

(3) După apariția recentă a diplopiei sau după pierderea vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul

autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto.

autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto.

Autoritatea poate enunța recomandări de valabilitate limitată ca durată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor pe timp de noapte.

Amendamentul 214

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 4 – alineatul 4 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

Persoanele care solicită un permis de conducere sau reînnoirea acestui permis trebuie să aibă o acuitate vizuală, cu lentile de corecție dacă este necesar, de cel puțin 0,8 (**notație zecimală**) la ochiul mai bun și **de cel puțin 0,1 (notație zecimală)** la ochiul mai slab. Dacă se utilizează lentile de corecție pentru a obține valori de 0,8 și 0,1, acuitatea respectivă (0,8 și 0,1) trebuie să se obțină fie prin corecție cu ajutorul ochelarilor de maximum plus opt dioptrii, fie cu ajutorul lentilelor de contact. Corecția trebuie să fie bine tolerată. ***Examenul medical poate fi efectuat de un medic de medicină generală care a urmat cursul de formare online menționat la articolul 10 alineatul (8a).***

Amendamentul 215

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 4 – alineatul 4 – paragraful 3

Textul propus de Comisie

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care prezintă **probleme** în ceea ce privește **sensibilitatea la contraste** sau care suferă de diplopie.

Amendamentul

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care prezintă **modificări semnificative ale vederii scotopice și ale sensibilității la contraste și**

*o capacitate vizuală insuficientă după expunerea la lumină puternică, cu un timp de revenire inadecvat chiar și în ceea ce privește **ochiul cu o capacitate vizuală mai bună** sau care suferă de diplopie.*

Amendamentul 216

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 6 – paragraful 4 – alineatul 4 – paragraful 4

Textul propus de Comisie

După o pierdere importantă a vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto.

Amendamentul

După o pierdere importantă a vederii la un ochi, trebuie să existe o perioadă suficientă de adaptare (de exemplu, șase luni) pe durata căreia se interzice condusul autovehiculelor. După această perioadă, condusul se permite numai în urma unui aviz favorabil din partea specialiștilor oftalmologi și a experților auto. ***Organul medical de specialitate poate permite conducerea vehiculelor sub rezerva unor eventuale cerințe sau poate impune restricții.***

Amendamentul 217

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 10 – paragraful 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(2) Un solicitant sau un conducător auto care suferă de diabet și care urmează un tratament medicamentos cu risc de inducere a hipoglicemiei trebuie să demonstreze că înțelege riscurile hipoglicemiei și că este capabil să țină sub control aceste episoade, ***inclusiv prin intermediul unui sistem de monitorizare continuă, în cazul în care autoritatea medicală competentă consideră necesar.***

Amendamentul 218

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 10 – paragraful 7 – alineatul 3 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În plus, în aceste cazuri, permisele se emit sub rezerva unui aviz al unui organ medical de specialitate și a examinărilor medicale periodice care trebuie să aibă loc la intervale care să nu depășească trei ani.

Amendamentul

În plus, în aceste cazuri, permisele se emit **sau se reînnoiesc** sub rezerva unui aviz **pozitiv** al unui organ medical de specialitate și a examinărilor medicale periodice **efectuate de către un medic specialist** care trebuie să aibă loc la intervale care să nu depășească trei ani.

Amendamentul 219

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 11 – paragraful 2 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere în cazul solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de afecțiuni neurologice grave, în afara cazului în care solicitarea se bazează pe un aviz medical autorizat.

Amendamentul

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere în cazul solicitanților sau conducătorilor auto care suferă de afecțiuni neurologice grave, în afara cazului în care solicitarea se bazează pe un aviz medical autorizat **pozitiv efectuat de un medic specialist sau de o autoritate medicală competentă**.

Amendamentul 220

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 11 – paragraful 2 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

În consecință, tulburările neurologice asociate afecțiunilor sau intervențiilor chirurgicale care afectează sistemul nervos central sau periferic, conduc la deficiențe senzoriale sau motorii și afectează echilibrul și coordonarea trebuie să fie luate în considerare în funcție de efectele lor funcționale și de riscurile evolutive. În astfel de cazuri, eliberarea sau reînnoirea

Amendamentul

În consecință, tulburările neurologice asociate **tulburărilor de dezvoltare,** afecțiunilor sau intervențiilor **medicale sau** chirurgicale care afectează sistemul nervos central sau periferic, conduc la deficiențe **cognitive, comportamentale,** senzoriale sau motorii și afectează **performanța/funcția,** echilibrul și coordonarea trebuie să fie luate în

permisului de conducere se poate face sub rezerva evaluării periodice în cazul riscului de agravare.

considerare în funcție de efectele lor funcționale. **Trebuie să se țină seama** de riscurile evolutive **ale deficiențelor și de respectarea tratamentului**. În astfel de cazuri, eliberarea sau reînnoirea permisului de conducere se poate face sub rezerva evaluării periodice în cazul riscului de agravare.

Amendamentul 221

Propunere de directivă Anexa III – punctul 12 – paragraful 5 – alineatul 5

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(5) Epilepsie: conducătorii auto sau solicitanții pot fi declarați apti pentru condus după trecerea unui an în care nu au mai avut loc crize, **aspect documentat și certificat de un medic neurolog**.

Amendamentul 222

Propunere de directivă Anexa III – punctul 12 – paragraful 6 – alineatul 11 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Crize de epilepsie provocate: solicitantul care a avut o criză de epilepsie determinată de un factor recognoscibil care este improbabil să apară în timpul condusului poate fi declarat apt pentru a conduce de la caz la caz, în funcție de avizul neurologic. După un episod acut, trebuie să se facă o EEG și un examen neurologic corespunzător.

Amendamentul

Crize de epilepsie provocate: solicitantul care a avut o criză de epilepsie determinată de un factor recognoscibil care este improbabil să apară în timpul condusului poate fi declarat apt pentru a conduce **numai de la caz la caz în ceea ce privește vehiculele pentru uz personal și nu pentru transportul terților**, în funcție de avizul neurologic. După un episod acut, trebuie să se facă o EEG și un examen neurologic corespunzător.

Amendamentul 223

Propunere de directivă Anexa III – punctul 12 – paragraful 6 – alineatul 12

Textul propus de Comisie

(12) Prima criză (neprovocată) sau o criză singulară neprovocată: solicitantul care a avut o primă criză de epilepsie neprovocată poate fi declarat apt pentru condus după o perioadă de cinci ani în care nu au mai avut loc crize și în care nu s-a administrat tratament medicamentos, dacă s-a efectuat un examen neurologic corespunzător. ***Autoritățile naționale pot permite conducătorilor auto cu prognostic bun recunoscut să conducă înaintea încheierii acestei perioade.***

Amendamentul

(12) Prima criză (neprovocată) sau o criză singulară neprovocată: solicitantul care a avut o primă criză de epilepsie neprovocată poate fi declarat apt pentru condus după o perioadă de cinci ani în care nu au mai avut loc crize și în care nu s-a administrat tratament medicamentos, dacă s-a efectuat un examen neurologic corespunzător.

Amendamentul 224

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 13 – paragraful 2 – alineatul 1 – litera a

Textul propus de Comisie

(a) dizabilități mintale grave, congenitale sau dobândite datorită afecțiunilor, traumelor sau intervențiilor neurochirurgicale;

Amendamentul

(a) dizabilități mintale, ***cognitive sau comportamentale*** grave, congenitale sau dobândite datorită afecțiunilor, traumelor sau intervențiilor neurochirurgicale;

Amendamentul 225

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 13 – paragraful 2 – alineatul 1 – litera b

Textul propus de Comisie

(b) ***dizabilitate intelectuală severă;***

Amendamentul

(b) ***eliminat***

Amendamentul 226

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 13 – paragraful 2 – alineatul 1 – litera c

Textul propus de Comisie

(c) ***probleme comportamentale grave,***

Amendamentul

(c) tulburări de personalitate care duc

probleme comportamentale datorate înaintării în vârstă; sau tulburări de personalitate care duc la alterări grave ale capacității de judecată, comportament sau adaptabilitate,

la alterări grave ale capacității de judecată, comportament sau adaptabilitate,

Amendamentul 227

Propunere de directivă Anexa III – punctul 13 – paragraful 3 – alineatul 2

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(2) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe. ***Autoritatea medicală competentă poate enunța cerințe temporare sau poate impune restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.***

Amendamentul 228

Propunere de directivă Anexa III – punctul 14 – paragraful 2 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere în cazul solicitanților sau conducătorilor auto care ***sunt dependenți*** de alcool sau sunt incapabili să se abțină de la consumul de alcool atunci când conduc, cu excepția cazului în care se aplică restricții corespunzătoare prin utilizarea unor tehnologii care să realizeze compensarea dependenței (***de exemplu***, prin utilizarea obligatorie a unui etilotest antidemaraj).

Amendamentul

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere în cazul solicitanților sau conducătorilor auto care ***suferă de afecțiuni cauzate de consumul*** de alcool sau sunt incapabili să se abțină de la consumul de alcool atunci când conduc, cu excepția cazului în care se aplică restricții corespunzătoare prin ***participarea lor la programe de reabilitare, inclusiv prin monitorizare și supraveghere medicală, și prin*** utilizarea unor tehnologii care să realizeze compensarea dependenței (***inclusiv*** prin utilizarea obligatorie a unui etilotest antidemaraj).

Amendamentul 229

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 14 – paragraful 2 – alineatul 1 – paragraful 2

Textul propus de Comisie

După o perioadă de abținere dovedită și sub rezerva avizului medical autorizat și a controalelor medicale periodice, permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite fără alte restricții solicitanților sau conducătorilor auto care au fost dependenți de alcool în trecut.

Amendamentul

După o perioadă de abținere dovedită și sub rezerva avizului medical autorizat **pozitiv** și a controalelor medicale periodice **de către autoritatea medicală competentă**, permisele de conducere pot fi eliberate sau reînnoite fără alte restricții solicitanților sau conducătorilor auto care au fost dependenți de alcool în trecut.

Amendamentul 230

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 14 – paragraful 3 – alineatul 2 a (nou)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(2a) Autoritatea medicală competentă poate enunța recomandări de durată limitată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.

Amendamentul 231

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 15 – paragraful 2 – alineatul 1 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Amendamentul

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care **sunt dependenți de** substanțe psihotrope sau **care nu sunt dependenți de astfel de substanțe, dar fac abuz de ele în mod regulat**, oricare ar fi categoria de permis care se solicită.

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care **utilizează** substanțe psihotrope sau **stupefiante**, oricare ar fi categoria de permis care se solicită.

Amendamentul 232

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 15 – paragraful 2 – alineatul 2 – paragraful 1

Textul propus de Comisie

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care **sunt dependenți de substanțe psihotrope, sub orice formă, care pot limita capacitatea lor de a conduce în siguranță** în cazul în care **cantitățile absorbite sunt atât de mari încât au efecte negative asupra conducerii**. Aceasta se aplică tuturor medicamentelor sau combinațiilor de medicamente care afectează capacitatea de a conduce.

Amendamentul

Nu se eliberează și nu se reînnoiesc permise de conducere solicitanților sau conducătorilor auto care **utilizează în mod abuziv sau utilizează în mod obișnuit substanțe psihotrope** în cazul în care **cantitatea luată este de natură să afecteze capacitatea de a conduce**. Aceasta se aplică tuturor medicamentelor sau combinațiilor de medicamente care afectează capacitatea de a conduce.

Autoritatea medicală competentă poate enunța recomandări de durată limitată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor.

Amendamentul 233

Propunere de directivă

Anexa III – punctul 15 – paragraful 2 – alineatul 3

Textul propus de Comisie

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

Amendamentul

(3) Autoritatea medicală competentă acordă atenția cuvenită riscurilor și pericolelor suplimentare implicate de conducerea vehiculelor care se încadrează în definiția acestei grupe **și poate stabili cerințe de durată limitată și, după caz, restricții în ceea ce privește conducerea vehiculelor**.

Amendamentul 234

Propunere de directivă

Anexa IV – partea 1 – punctul 3 – litera ga (nouă)

Textul propus de Comisie

Amendamentul

(ga) înțelegerea vulnerabilității

utilizatorilor nemotorizați ai drumurilor și atenția acordată acestora.

Amendamentul 235

Propunere de directivă Anexa IV – partea 4 – punctul 1 – litera e

Textul propus de Comisie

(e) Activitatea de examinare auto trebuie să fie monitorizată și controlată de un organism autorizat de către statul membru, pentru a se asigura că evaluarea este corectă și logică.

Amendamentul

(e) Activitatea de examinare auto trebuie să fie monitorizată și controlată de un organism **independent** autorizat de către statul membru, pentru a se asigura că evaluarea este corectă și logică.

Amendamentul 236

Propunere de directivă Anexa IV – partea 4 – punctul 2 – litera a – punctul i – liniuța 1

Textul propus de Comisie

– a-și menține și actualiza cunoștințele și aptitudinile necesare în vederea efectuării examinării;

Amendamentul

– a-și menține și actualiza cunoștințele și aptitudinile necesare în vederea efectuării examinării **și a comunicării**;

Amendamentul 237

Propunere de directivă Anexa IV – partea 5 – punctul 1

Textul propus de Comisie

(1) Statele membre pot prevedea ca persoanele autorizate să asigure desfășurarea examenelor de conducere imediat înainte de intrarea în vigoare a **dispozițiilor Directivei 2006/126/CE** să continue să asigure desfășurarea examenelor de conducere, cu toate că nu au fost autorizate în conformitate cu condițiile generale de la punctul 2 sau cu procesul inițial de calificare prevăzut la punctul 3.

Amendamentul

(1) Statele membre pot prevedea ca persoanele autorizate să asigure desfășurarea examenelor de conducere imediat înainte de intrarea în vigoare a **prezentei directive** să continue să asigure desfășurarea examenelor de conducere, cu toate că nu au fost autorizate în conformitate cu condițiile generale de la punctul 2 sau cu procesul inițial de calificare prevăzut la punctul 3.

EXPUNERE DE MOTIVE

Contextul propunerii

Siguranța rutieră este una dintre principalele politici ale legislației UE în domeniul transporturilor de aproximativ 20 de ani încoace. Mai ales datorită eforturilor depuse de autoritățile publice în această perioadă, numărul de persoane ucise pe șoselele Uniunii Europene a scăzut semnificativ, de la 51 400 în 2001 la 19 800 în 2021. Deși aceste statistici pot părea pozitive, sunt cu mult sub obiectivul inițial de reducere cu 75 % a numărului de decese pentru perioada 2001-2020.

În plus, această tendință de reducere a numărului de decese pe șosele din UE s-a stabilizat ulterior într-o oarecare măsură, iar în 2021 numărul victimelor a crescut cu 6 % în comparație cu anul precedent, deși aceasta statistică trebuie pusă în perspectivă, având în vedere pandemia de COVID-19.

Statisticile din ultimii ani fac, prin urmare, să fie necesară o nouă inițiativă privind siguranța rutieră.

În 2017, miniștrii transporturilor din UE, reuniți la Valletta, au luat act de acest număr al deceselor și vătămarilor grave, care este incompatibil cu obiectivele pe termen lung ale UE. Prin urmare, această reuniune informală a condus la semnarea unei declarații prin care i se solicită Comisiei Europene, în primul rând, inițiativa politice pentru deceniul 2020-2030. Scopul este de a reduce numărul deceselor și de a îmbunătăți protecția participanților la trafic, în special a celor mai vulnerabili (bicicliști, pietoni), care sunt cei mai numeroși și cel mai des uciși pe șosele.

În Strategia sa pentru o mobilitate durabilă și inteligentă din 2020, Comisia a reamintit obiectivul „zero decese” pe șosele până în 2050 (obiectivul „Viziunea zero”) și a anunțat că va prezenta o propunere de revizuire a Directivei privind permisele de conducere. La rândul său, în octombrie 2021, Parlamentul European a adoptat o rezoluție referitoare la siguranța rutieră pentru perioada 2021-2030, în care a invitat Comisia să promoveze mai mult siguranța rutieră, în special prin standarde mai înalte în ceea ce privește formarea conducătorilor auto.

Propunerea pentru cea de-a treia revizuire a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere (COM(2023)0127) face parte din „pachetul privind siguranța rutieră”, publicat în martie 2023, care conține trei acte legislative interdependente. Celelalte două propuneri se referă la efectul la nivelul Uniunii al decăderii din dreptul de a conduce autovehicule (COM(2023)0128) și la schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (modificare a Directivei (UE) 2015/413).

Conținutul propunerii

Propunerea reia obiectivele directivei aflate în prezent în vigoare, și anume îmbunătățirea siguranței rutiere și înlesnirea liberei circulații, răspunzând totodată nevoii de sustenabilitate crescută și de tranziție digitală în transportul rutier.

Comisia dorește să consolideze competențele și cunoștințele conducătorilor auto prin modificarea normelor privind formarea, examinarea și perioada de probă a persoanelor în cauză, în special în ceea ce privește noile tehnologii.

Propunerea vizează, de asemenea, comportamentul periculos pe șosea, în special în ceea ce privește conducătorii auto începători.

Propunerea urmărește și să garanteze aptitudinile fizice și mentale ai conducătorilor auto prin consolidarea procedurilor medicale în întreaga Uniune Europeană.

În plus, propunerea privește și obstacolele cu care se pot confrunta solicitanții sau titularii de permise de conducere, în special în ceea ce privește dificultățile întâmpinate în cadrul examenelor de conducere din cauza necunoașterii limbilor sau a lipsei de continuitate a anumitor drepturi ca urmare a schimbării reședinței în UE.

În cele din urmă, propunerea urmărește să contribuie la îndeplinirea obiectivelor climatice ale Uniunii Europene.

Poziția raportoarei

Întrucât UE trebuie să atingă obiectivul „Viziunea zero” până în 2050 și este în urmă în această privință, trebuie luate măsuri ferme și obligatorii pentru a combate accidentele rutiere în următorii ani.

Siguranța rutieră este o provocare majoră pentru toți, inclusiv pentru tineri. Prin urmare, statele membre ar trebui să prevadă cursuri privind siguranța rutieră și alternativele de mobilitate pentru elevii din învățământul secundar. De asemenea, ar trebui adusă în discuție problema accesibilității financiare a permiselor de conducere.

Raportoarea dorește să introducă un sistem de permise bazat pe puncte în întreaga Uniune Europeană. Punerea în aplicare a unui astfel de mecanism, împreună cu măsuri de control eficiente, ar putea duce la o reducere semnificativă a numărului de accidente și de decese pe șosele. Majoritatea țărilor UE au instituit un astfel de sistem la nivel național, iar raportoarea consideră că este perfect justificat ca acest tip de sistem să fie extins în toate statele membre.

Viteza este un factor major în accidentele rutiere și în decesele rutiere. Într-adevăr, depășirea vitezei permise se constată în 30 % din accidente. Așadar, raportoarea propune limitarea vitezei maxime permise în funcție de categoria permisului de conducere obținut de conducătorii auto, care să fie asociată vehiculelor mai mult sau mai puțin expuse la pericole rutiere.

De asemenea, autoturismele grele (SUV) sunt implicate mai des în coliziuni decât autoturismele ușoare. Având în vedere că în UE sunt puse în circulație autoturisme din ce în ce mai mari și mai grele, permisul pentru categoria B nu mai este adecvat pentru aceste vehicule. Prin urmare, raportoarea dorește crearea unei noi categorii de permis de conducere, categoria B+, pentru autoturismele de peste 1,8 tone, permis care ar putea fi obținut de candidați după o perioadă de probă de doi ani cu permis de categoria B și numai începând cu vârsta de 21 de ani.

Un permis de conducere pentru categoria B ar permite unei persoane să conducă un autoturism cu o greutate maximă de 1,8 tone. Cu toate acestea, ar fi prevăzute derogări în scopuri profesionale sau pentru utilizări speciale (de exemplu, vehicule de urgență).

În plus, statisticile europene și naționale sunt clare cu privire la expunerea predominantă a tinerilor la accidente rutiere. Prin urmare, raportoarea consideră că ar trebui eliminate flexibilitățile pe care le oferă textul actual și propunerea, care permit statelor membre să reducă vârsta minimă pentru anumite categorii de permise de conducere. Deși conducerea însoțită ar trebui încurajată în întreaga Uniune Europeană, raportoarea nu este așadar în favoarea dispozițiilor propuse privind conducerea însoțită din motive de coerență cu chestiunea vârstei de obținere a permisului de conducere.

Raportoarea propune, de asemenea, creșterea vârstei minime pentru obținerea permisului de conducere pentru categoria A1.

Raportoarea consideră, de asemenea, că valabilitatea administrativă a permisului de conducere necomercial ar trebui menținută la maximum 10 ani. Având în vedere necesitatea de a combate accidentele rutiere în care sunt implicați conducătorii auto începători, valabilitatea administrativă a permiselor lor ar trebui redusă la maximum doi ani, după care aceștia ar trebui să urmeze o sesiune de actualizare a diferitelor comportamente care trebuie adoptate la volan.

În plus, de la vârsta de 60 de ani, valabilitatea administrativă trebuie, de asemenea, redusă pentru a se asigura faptul că conducătorii auto sunt pe deplin apti să conducă.

De asemenea, sănătatea mintală și fizică are o importanță crucială pentru conducerea autovehiculelor. Din acest motiv, raportoarea nu este în favoarea autoevaluării propuse de Comisia Europeană cu privire la capacitatea de a conduce. Examenul medical trebuie să fie obligatoriu pentru toate persoanele care obțin sau își reînnoiesc permisul de conducere.

În ceea ce privește conducătorii auto începători, raportoarea solicită măsuri specifice privind limitele de viteză și încurajează statele membre să stabilească norme mai stricte pentru aceștia, de exemplu în ceea ce privește conducerea pe timp de noapte sau sancțiunile constând în puncte de penalizare sau retragerea punctelor.

Raportoarea este și în favoarea instituirii unui cadru armonizat pentru instructori în întreaga UE, precum și pentru cursurile de formare urmate de candidați.

Raportoarea sugerează, de asemenea, să se pună un accent deosebit pe siguranța utilizatorilor vulnerabili, precum și pe conducerea ecologică. În cele din urmă, ea dorește ca examenele să poată dura suficient pentru a se evalua corect competențele candidaților.

**ANEXĂ: ENTITĂȚILE SAU PERSOANELE
DE LA CARE RAPORTOAREA A PRIMIT CONTRIBUȚII**

Potrivit articolului 8 din anexa I la Regulamentul de procedură, raportoarea declară că a primit contribuții de la următoarele entități sau persoane pentru întocmirea raportului, înainte de adoptarea acestuia în comisie:

Entitatea și/sau persoana
European Cyclists' Federation
Polis
European Transport Safety Council (ETSC)
Fédération internationale de l'automobile
European Disability Forum
EFA-EU European Driving Schools Association
International Road Transport Union
Samaritan International
UITP – International Association of Public Transport
AGE Platform Europe
European Union of General Practitioners
European Transport Workers' Federation
European Council of Optometry and Optics
epicenter.works – Plattform Grundrechtspolitik
European Transport Safety Council
Car Rental Coalition

Lista de mai sus este elaborată sub responsabilitatea exclusivă a raportoarei.

PROCEDURA COMISIEI COMPETENTE

Titlu	Permisele de conducere, modificarea Directivei (UE) 2022/2561 a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (UE) 2018/1724 al Parlamentului European și al Consiliului și abrogarea Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Regulamentului (UE) nr. 383/2012 al Comisiei		
Referințe	COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD)		
Data prezentării în PE	1.3.2023		
Comisie competentă Data anunțului în plen	TRAN 17.4.2023		
Comisii sesizate pentru aviz Data anunțului în plen	IMCO 17.4.2023	LIBE 17.4.2023	
Avize care nu au fost emise Data deciziei	IMCO 28.3.2023	LIBE 27.4.2023	
Raportoare Data numirii	Karima Delli 3.5.2023		
Examinare în comisie	27.6.2023	18.9.2023	26.10.2023
Data adoptării	7.12.2023		
Rezultatul votului final	+: –: 0:	22 21 2	
Membri titulari prezenți la votul final	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Tilly Metz, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Tomasz Piotr Poręba, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Thomas Rudner, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Achille Variati, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski		
Membri supleanți prezenți la votul final	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Maria Grapini, Ondřej Kovařík, Ljudmila Novak, Dorien Rookmaker, Nicolae Ștefănuță, Kathleen Van Brempt		
Membri supleanți [articolul 209 alineatul (7)] prezenți la votul final	Pascal Arimont, Andreas Glück, Katrin Langensiepen, Andželika Anna Możdżanowska, Wolfram Pirchner, Antonio Maria Rinaldi, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere		
Data depunerii	20.12.2023		

VOT FINAL PRIN APEL NOMINAL ÎN COMISIA COMPETENTĂ

22	+
ID	Marco Campomenosi, Antonio Maria Rinaldi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Maria Grapini, Vera Tax, István Ujhelyi, Kathleen Van Brempt, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Katrin Langensiepen, Tilly Metz, Nicolae Ștefănuță

21	-
ECR	Peter Lundgren, Andželika Anna Mozdżanowska, Tomasz Piotr Poręba, Dorien Rookmaker, Kosma Złotowski
PPE	Pascal Arimont, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Cláudia Monteiro de Aguiar, Ljudmila Novak, Wolfram Pirchner, Barbara Thaler, Eugen Tomac, Tom Vandenkendelaere, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Lucia Vuolo
Renew	Andreas Glück, Ondřej Kovařík
S&D	Thomas Rudner

2	0
NI	Mario Furore
S&D	Bogusław Liberadzki

Legenda simbolurilor utilizate:

- + : pentru
- : împotriva
- 0 : abțineri