



**UNIUNEA EUROPEANĂ**

**PARLAMENTUL EUROPEAN**

**CONSILIUL**

**Bruxelles, 21 martie 2018  
(OR. en)**

**2017/0015 (COD)**

**PE-CONS 71/17**

**TRANS 569  
MI 976  
EDUC 459  
CODEC 2108**

**ACTE LEGISLATIVE ȘI ALTE INSTRUMENTE**

Subiect: DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI de  
modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea  
periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate  
transportului de mărfuri sau de persoane, precum și a Directivei  
2006/126/CE privind permisele de conducere

**DIRECTIVA (UE) 2018/...**  
**A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**din ...**

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

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,  
având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>1</sup>,  
după consultarea Comitetului Regiunilor,  
hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară<sup>2</sup>,

---

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

<sup>2</sup> Poziția Parlamentului European din 13 martie 2018 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din ...

întrucât:

- (1) În Cartea sa albă din 28 martie 2011, intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, Comisia stabilește obiectivul „zero decese”, conform căruia Uniunea ar trebui să se apropie, până în 2050, de cifra zero în privința numărului de decese cauzate de accidentele rutiere.
- (2) În comunicarea sa privind orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, Comisia a propus ca obiectiv reducerea la jumătate, începând din 2010, a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020. În vederea atingerii acestui obiectiv, Comisia a stabilit șapte obiective strategice, inclusiv îmbunătățirea educației și a formării utilizatorilor drumurilor, precum și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.
- (3) Consiliul European din 23-24 octombrie 2014 a aprobat un obiectiv obligatoriu de reducere la nivel intern în toate sectoarele economice a emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 40 % până în 2030 față de nivelurile din 1990. Acest obiectiv de reducere a emisiilor va contribui la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung ale Acordului de la Paris și toate sectoarele economiei ar trebui să contribuie la realizarea sa. În sectorul transporturilor este nevoie de o abordare cuprinzătoare pentru promovarea atât a reducerii emisiilor, cât și a eficienței energetice. Ar trebui să se facă progrese în direcția unei mobilități cu emisii scăzute de dioxid de carbon, printre altele prin cercetare și prin introducerea unor inovații tehnologice deja disponibile. Este necesară formarea în mod corespunzător a conducătorilor auto, astfel încât aceștia să conducă în cel mai eficient mod cu putință.

- (4) În urma evaluării punerii în aplicare a Directivei 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>1</sup>, Comisia a identificat o serie de deficiențe. Principalele deficiențe identificate se referă la dificultățile și la insecuritatea juridică în interpretarea excepțiilor, la conținutul formării profesionale, care a fost considerat ca fiind doar parțial relevant pentru nevoile conducătorilor auto, la dificultățile întâmpinate de conducătorii auto în obținerea recunoașterii reciproce a formării încheiate sau încheiate parțial într-un alt stat membru, precum și la neconcordanțele dintre Directivele 2003/59/CE și 2006/126/CE<sup>2</sup> ale Parlamentului European și ale Consiliului legate de cerințele referitoare la vârsta minimă.
- (5) Pentru a îmbunătăți claritatea juridică în cadrul Directivei 2003/59/CE, toate trimiterile la actele abrogate sau înlocuite ale Uniunii ar trebui eliminate sau modificate.

---

<sup>1</sup> Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoanei, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului (JO L 226, 10.9.2003, p. 4).

<sup>2</sup> 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).

- (6) Pentru a se asigura securitatea juridică și coerența cu alte acte ale Uniunii, ar trebui efectuate o serie de modificări cu privire la excepțiile prevăzute de Directiva 2003/59/CE, luându-se în considerare excepțiile similare prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>1</sup>. Unele dintre aceste excepții se referă la situații în care condusul nu reprezintă activitatea principală a conducătorului auto și cerința de a respecta dispozițiile Directivei 2003/59/CE ar impune o sarcină disproporționată pentru conducătorii auto. În general, condusul nu este considerat activitate principală a conducătorului auto atunci când reprezintă sub 30 % din timpul de lucru lunar.
- (7) În cazul condusului ocazional în zone rurale de către conducători auto care își aprovizionează propria întreprindere, ar trebui să se aplice excepții, cu condiția asigurării siguranței rutiere. Având în vedere condițiile diferite din punct de vedere geografic, climatic și al densității populației din zonele rurale din Uniune, statele membre ar trebui să aibă libertatea de a stabili, de exemplu, în funcție de tipul de drum, de volumul traficului sau de prezența utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, dacă activitatea de conducere respectivă poate fi considerată ocazională și dacă o astfel de excepție are impact asupra siguranței rutiere.

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

- (8) Dat fiind faptul că distanțele pe care trebuie să le parcurgă în cursul activității lor persoanele care lucrează în domeniul agricol, hortic, forestier, al creșterii animalelor sau piscicol, care sunt exceptate prin prezenta directivă, variază în cadrul Uniunii, ar trebui să se lase la latitudinea statelor membre să stabilească în legislația lor națională distanțele maxime permise, calculate de la sediul întreprinderii, care fac obiectul excepțiilor.
- (9) Conducătorilor auto care au fost exceptați de la obligația unei calificări inițiale ar trebui să li se ceară totuși să urmeze o formare profesională periodică pentru a se asigura actualizarea cunoștințelor acestora în ceea ce privește aspectele esențiale pentru activitatea lor profesională, concomitent cu menținerea excepției menționate.
- (10) Statele membre, în colaborare cu Comisia, ar trebui să facă schimb electronic de informații privind certificatele de competență profesională (CCP). Acestea ar trebui să creeze platforma electronică necesară, ținând seama de o analiză cost-beneficiu realizată de Comisie, inclusiv de opțiunea de a extinde rețeaua UE de permise de conducere instituită în temeiul Directivei 2006/126/CE. Printre alte beneficii, o astfel de platformă va facilita accesul statelor membre la informațiile referitoare la formările încheiate, care nu sunt indicate pe permisul de conducere al conducătorului auto. Este important ca statele membre și Comisia să depună eforturi pentru a dezvolta în continuare această funcționalitate astfel încât autoritățile să aibă acces în timp real la informații în cursul controalelor în trafic.

- (11) Luând în considerare evoluțiile din domeniul formării profesionale și al educației, precum și în vederea sporirii contribuției Directivei 2003/59/CE la siguranța rutieră și a relevanței formării pentru conducătorii auto, subiectele legate de siguranța rutieră ar trebui să fie consolidate în cadrul cursurilor de formare, cum ar fi percepția riscurilor; protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, în special a pietonilor, a bicicliștilor și a persoanelor cu mobilitate redusă; condusul economic; condusul în condiții meteorologice extreme și transporturile excepționale. În acest context, cursurile ar trebui să abordeze și tema sistemelor de transport inteligente și să fie actualizate în concordanță cu dezvoltarea tehnologică.
- (12) Statele membre ar trebui să dispună de o opțiune clară pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC), cum ar fi e-learning-ul și învățarea mixtă, pentru o parte a formării, asigurând totodată calitatea formării. Pentru îmbunătățirea și modernizarea practicilor de formare prin utilizarea instrumentelor TIC este important să se țină seama de faptul că, în cazul anumitor teme specifice, precum montarea lanțurilor de zăpadă sau asigurarea încărcăturii ori alte elemente de formare pentru care practica este esențială, se impune o formare practică, instrumentele de învățare menționate anterior nefiind corespunzătoare. Formarea practică ar putea consta în activități de condus, însă acest lucru nu este neapărat. O parte considerabilă din formarea necesară în temeiul prezentei directive ar trebui efectuată la un centru de formare autorizat.

- (13) Pentru a se asigura coerența între diferitele tipuri de formare necesare în temeiul dreptului Uniunii, statele membre ar trebui să dispună de posibilitatea de a combina diferite tipuri de cursuri de formare relevante: de exemplu, ar trebui să aibă posibilitatea să combine formarea în domeniul transportului de mărfuri periculoase, formarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap sau formarea privind transportul animalelor, cu formarea prevăzută în Directiva 2003/59/CE.
- (14) Pentru a se evita ca diferențele dintre practicile statelor membre să împiedice recunoașterea reciprocă și să limiteze dreptul conducătorilor auto de a urma cursuri de formare periodică în statul membru în care lucrează, autoritățile statelor membre ar trebui să fie obligate ca, în cazul în care nu există posibilitatea înscrierii pe permisul de conducere a formărilor realizate, să emită cartea de calificare a conducătorului auto, în forma prevăzută de modelele standard, care va asigura recunoașterea reciprocă pentru fiecare conducător auto care îndeplinește cerințele Directivei 2003/59/CE.
- (15) Utilizarea atestatelor de conducător auto de către conducătorii auto din țări terțe drept dovadă a respectării cerințelor de formare ar putea reprezenta un obstacol pentru conducătorii auto atunci când operatorul de transport înapoiază atestatul autorităților emitente, mai ales atunci când respectivii conducători auto doresc să se angajeze în alt stat membru. Pentru a evita situațiile în care, în astfel de circumstanțe, conducătorii auto ar trebui să repete cursurile de formare la ocuparea unui nou loc de muncă, statele membre ar trebui să fie încurajate să coopereze și să facă schimb de informații în privința calificărilor conducătorilor auto.

- (16) Pentru a asigura o tranziție fără dificultăți, atestatele de conducător auto valabile și cărțile de calificare a conducătorului auto valabile eliberate în conformitate cu normele aplicabile înainte de aplicarea dispozițiilor modificate prin prezenta directivă ar trebui să fie recunoscute pentru perioada de până la data lor de expirare. Modificările nu invalidează cursurile de formare urmate și nici permisele de conducere eliberate pentru certificarea respectivelor cursuri, înainte de aplicarea lor.
- (17) În vederea asigurării clarității juridice și a garantării unor cerințe armonizate privind vârsta minimă în scopurile stabilite în Directiva 2003/59/CE, ar trebui să fie prevăzută o derogare clară în Directiva 2006/126/CE, care să prevadă că permisele de conducere pot fi emise la vârstele minime prevăzute în Directiva 2003/59/CE. Această precizare se referă la vârsta minimă generală pentru conducătorii de autovehicule din anumite categorii care dețin un CCP și nu aduce atingere opțiunilor existente pentru reducerea acestor cerințe privind vârsta minimă și nici pentru excepțiile de la acestea.
- (18) Modificarea Directivei 2006/126/CE ar trebui să se limiteze la ceea ce are legătură directă cu revizuirea Directivei 2003/59/CE și cu facilitarea utilizării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi. O analiză mai riguroasă a transpunerii și aplicării Directivei 2006/126/CE, inclusiv delimitarea între anumite categorii de vehicule, pare de dorit și ar trebui să fie inclusă în orice viitoare revizuire a Directivei 2006/126/CE.

- (19) Pentru a contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și la îmbunătățirea calității aerului prin facilitarea utilizării vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi, statelor membre ar trebui să li se ofere posibilitatea de a permite ca, pe teritoriul lor, titularii unui permis de conducere categoria B să conducă anumite tipuri de vehicule alimentate cu combustibili alternativi a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg. Posibilitatea de a depăși 3 500 kg ar trebui să fie condiționată de faptul ca această masă să fie justificată exclusiv de excesul de masă rezultând din sistemele de propulsie alternativă și ar trebui să facă obiectul unor restricții și condiții impuse pentru a se evita efectele negative asupra siguranței rutiere.
- (20) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume îmbunătățirea standardului european privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de persoane, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere caracterul transfrontalier al transportului rutier și al aspectelor pe care prezenta directivă urmărește să le abordeze, acesta poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum se prevede la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat la articolul respectiv, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.
- (21) Prin urmare, Directivele 2003/59/CE și 2006/126/CE ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

## *Articolul 1*

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 1*

*Domeniu de aplicare*

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

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

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

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

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

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

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

2. Articolul 2 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 2*

*Excepții*

- (1) Prezenta directivă nu se aplică conducătorilor auto care conduc:
  - (a) vehicule cu o viteză maximă autorizată care nu depășește 45 km/h;
  - (b) vehicule utilizate de sau aflate sub controlul forțelor armate, apărării civile, serviciului de pompieri, forțelor care răspund de menținerea ordinii publice și serviciilor de ambulanță de urgență, atunci când transportul este efectuat ca o consecință a atribuțiilor acestor servicii;

- (c) vehicule care efectuează teste rutiere în vederea unor dezvoltări tehnice, reparații sau pentru întreținere, ori vehicule noi sau reconstruite care nu au fost încă puse în funcțiune;
- (d) vehicule pentru care este necesară deținerea unui permis de conducere de categoria D sau D1 și care sunt conduse fără pasageri, de către personalul de întreținere dinspre sau către un centru de întreținere situat în vecinătatea celei mai apropiate baze de întreținere utilizate de operatorul de transport, cu condiția ca activitatea de conducere a vehiculului să nu constituie activitatea principală a conducătorului auto;
- (e) vehicule utilizate în situații de urgență sau desemnate pentru misiuni de recuperare, inclusiv vehicule utilizate pentru transportul necomercial de ajutor umanitar;
- (f) vehicule utilizate în cursul lecțiilor de conducere auto și al examenelor de conducere, pentru orice persoană care dorește să obțină un permis de conducere sau un certificat de competență profesională (CCP), în conformitate cu articolul 6 și cu articolul 8 alineatul (1), cu condiția ca acestea să nu fie utilizate pentru transportul de mărfuri sau de persoane în scopuri comerciale;
- (g) vehicule utilizate pentru transportul necomercial de persoane sau de mărfuri;

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

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

- (2) Prezenta directivă nu se aplică atunci când sunt întrunite toate condițiile următoare:
  - (a) conducătorii auto își desfășoară activitatea în zone rurale în scopul aprovizionării propriilor întreprinderi;
  - (b) conducătorii auto nu furnizează servicii de transport; și
  - (c) statele membre consideră transportul în cauză ca fiind ocazional și ca neavând un impact asupra siguranței rutiere.

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

3. Articolul 7 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 7*

*Formarea periodică*

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

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

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

4. La articolul 9, primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

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

5. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 10*  
*Codul Uniunii*

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

– pe permisul de conducere; sau

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

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

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

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

- (3) Atestatele de conducător auto pe care nu este înscris codul nr. 95 al Uniunii și care au fost eliberate înainte de ... [24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei directive de modificare] în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2009, în special cu alineatul (7) din articolul respectiv, în vederea certificării conformității cu cerințele de formare în temeiul prezentei directive sunt acceptate ca dovadă a calificării până la data expirării.

---

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

6. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 10a*

*Rețeaua de asigurare a respectării legii*

- (1) În scopul asigurării respectării legii, statele membre fac schimb de informații privind CCP eliberate sau retrase. În acest sens, statele membre, în cooperare cu Comisia, dezvoltă o rețea electronică sau extind o rețea deja existentă, ținând seama de o evaluare realizată de către Comisie cu privire la opțiunea cea mai eficientă din punctul de vedere al costurilor.
- (2) Rețeaua poate conține informațiile incluse în CCP, precum și informații referitoare la procedurile administrative legate de CCP.

- (3) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal se desfășoară exclusiv în scopul verificării conformității cu prezenta directivă, în special cu cerințele privind formarea prevăzute în prezenta directivă, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului\*.
- (4) Accesul la rețea este securizat. Statele membre pot acorda acces numai autorităților competente responsabile pentru punerea în aplicare și verificarea respectării prezentei directive.

---

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

7. Anexele I și II se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

## *Articolul 2*

Directiva 2006/126/EC se modifică după cum urmează:

1. Articolul 4 se modifică după cum urmează:

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

(i) la litera (e), a treia liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile C1 și C1E este stabilită la 18 ani;”;

(ii) la litera (g), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile C și CE este stabilită la 21 de ani;”;

(iii) la punctul (i), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile D1 și D1E este stabilită la 21 de ani;”;

(iv) la litera (k), a doua liniuță se înlocuiește cu următorul text:

– „vârsta minimă pentru categoriile D și DE este stabilită la 24 de ani;”

(b) se adaugă următorul alineat:

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

În cazul în care, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (i) al doilea paragraf sau cu articolul 5 alineatul (3) litera (a) punctul (ii) al doilea paragraf din Directiva 2003/59/CE, un stat membru autorizează conducerea pe teritoriul său de la o vârstă mai mică, permisul de conducere este valabil numai pe teritoriul statului membru emitent până la data la care titularul permisului de conducere ajunge la vârsta minimă relevantă menționată la primul paragraf al prezentului alineat și deține un CCP.

---

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

2. La articolul 6 alineatul (4), se adaugă următoarea literă:

„(c) vehiculele alimentate cu combustibili alternativi menționate la articolul 2 din Directiva 96/53/CE a Consiliului\* a căror masă maximă autorizată este mai mare de 3 500 kg, dar nu depășește 4 250 kg, destinate transportului de mărfuri, conduse fără remorcă de titulari ai unui permis de conducere de categoria B eliberat de cel puțin doi ani, cu condiția ca masa mai mare de 3 500 kg să fie justificată exclusiv de excesul de masă al sistemului de propulsie în raport cu masa sistemului de propulsie al unui vehicul de aceleași dimensiuni echipat cu un motor cu ardere internă convențional, cu aprindere prin scânteie sau prin compresie, și cu condiția de a nu se crește capacitatea de încărcare în raport cu același vehicul.

---

\* 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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59).”

3. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 15*

*Asistența reciprocă*

- (1) Statele membre își acordă reciproc asistență în procesul de punere în aplicare a prezentei directive și fac schimb de informații privind permisele pe care le-au eliberat, schimbat, înlocuit, reînnoit sau retras. În acest scop, ele utilizează rețeaua permiselor de conducere a Uniunii Europene, de îndată ce aceasta devine operațională.
- (2) Rețeaua poate fi utilizată, de asemenea, pentru schimbul de informații în scopurile de control prevăzute de actele legislative ale Uniunii.
- (3) Statele membre se asigură că prelucrarea datelor cu caracter personal menționată în prezenta directivă se realizează exclusiv în scopul punerii în aplicare a prezentei directive și a Directivelor 2003/59/CE și (UE) 2015/413\* ale Parlamentului European și ale Consiliului. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal efectuată în cadrul prezentei directive se realizează în conformitate cu Regulamentele (UE) 2016/679\*\* și (CE) nr. 45/2001\*\*\* ale Parlamentului European și ale Consiliului.

- (4) Accesul la rețea este securizat. Statele membre pot acorda acces numai autorităților competente responsabile cu punerea în aplicare și verificarea respectării prezentei directive și a Directivelor 2003/59/CE și (UE) 2015/413.

- 
- \* 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);
- \*\* Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) (JO L 119, 4.5.2016, p. 1);
- \*\*\* Regulamentul (CE) nr. 45/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 decembrie 2000 privind protecția persoanelor fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal de către instituțiile și organele comunitare și privind libera circulație a acestor date (JO L 8, 12.1.2001, p. 1).”

### *Articolul 3*

- (1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la ... [24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare], cu excepția actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma articolului 1 punctul 6 din prezenta directivă, care se pun în aplicare până la ... [36 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare]. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Modalitatea de efectuare a acestei trimiteri este prevăzută de statele membre.

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

*Articolul 4*

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

*Articolul 5*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la ...,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*

---

## ANEXĂ

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

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 1 se modifică după cum urmează:

(i) al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Nivelul minim de calificare trebuie să fie comparabil cel puțin cu nivelul 2 din Cadrul european al calificărilor, astfel cum este prevăzut în anexa II la Recomandarea Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2008\*.

---

\* Recomandarea Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2008 privind stabilirea Cadrului european al calificărilor pentru învățarea de-a lungul vieții (2008/C 111/01) (JO C 111, 6.5.2008, p. 1).”;

(ii) punctul 1.2 se înlocuiește cu următorul text:

„1.2. Obiectivul: cunoașterea caracteristicilor tehnice și a funcționării dispozitivelor de control al siguranței, în vederea controlării vehiculului, reducerii uzurii și împiedicării disfuncționalităților:

limitele utilizării frânelor și dispozitivului de încetinire, utilizarea combinată a frânelor și a dispozitivului de încetinire, utilizarea optimă a turației și a raporturilor vitezelor, utilizarea inerției vehiculului, utilizarea modurilor de reducere a vitezei și de frânare la coborârea pantelor, modalitatea de acțiune în cazul unei defecțiuni, utilizarea dispozitivelor electronice și mecanice cum ar fi sistemul de control electronic al stabilității (ESP - *Electronic Stability Program*), sistemele avansate de frânare de urgență (AEBS - *Advanced Emergency Braking Systems*), sistemul antiblocare (ABS - *Anti-Lock Braking System*), sistemele de control al tracțiunii (TCS - *traction control systems*) și sistemele de monitorizare montate pe vehicul (IVMS - *In Vehicle Monitoring System*), precum și a altor dispozitive, autorizate pentru utilizare, de asistență a conducătorului auto sau de automatizare.”;

(iii) punctul 1.3 se înlocuiește cu următorul text:

„1.3. Obiectivul: capacitatea de optimizare a consumului de carburant:

optimizarea consumului de carburant prin aplicarea know-how-ului în ceea ce privește punctele 1.1 și 1.2, importanța anticipării fluxului de trafic, a distanței corespunzătoare față de alte vehicule, a utilizării impulsului vehiculului, a vitezei constante, a unui stil de conducere lină și a presiunii corespunzătoare în pneuri, precum și familiarizarea cu sistemele de transport inteligente, care contribuie la creșterea eficienței în timpul condusului și la o mai bună planificare a rutelor.”;

- (iv) următorul punct se introduce înainte de titlul „Permisele de conducere din categoriile C, C+E, C1, C1+E”:

„1.3a. Obiectivul: capacitatea de anticipare, de evaluare și adaptare la riscurile din trafic:

conștientizarea diferitelor condiții rutiere, de trafic și meteorologice și adaptarea la acestea, anticiparea evenimentelor viitoare; înțelegerea modului în care trebuie să se pregătească și să se planifice o călătorie în condiții meteorologice anormale; familiarizarea cu utilizarea echipamentelor de siguranță conexe și dobândirea capacității de a înțelege când trebuie amânată sau anulată o călătorie din cauza condițiilor meteorologice extreme; adaptarea la riscurile de trafic, inclusiv la comportamentul periculos în trafic sau la conducerea neatență (de exemplu, din cauza utilizării dispozitivelor electronice sau din cauza mâncatului sau a băutului etc.); recunoașterea și adaptarea la situațiile periculoase, legate în special de dimensiunile și de greutatea vehiculelor, precum și de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, cum ar fi pietonii, bicicliștii și conducătorii de vehicule motorizate cu două roți, și dobândirea capacității de a face față stresului generat de acești factori;

identificarea posibilelor situații periculoase și interpretarea corespunzătoare a modului în care aceste situații care pot fi periculoase se pot transforma în situații în care accidentele rutiere nu mai pot fi evitate, precum și selectarea și punerea în aplicare a unor măsuri de sporire a marjelor de siguranță în asemenea măsură încât un accident să poată fi încă evitat în cazul în care intervin posibile pericole.”;

(v) punctul 1.4 se înlocuiește cu următorul text:

„1.4. Obiectivul: capacitatea de încărcare a vehiculului, acordându-se grija cuvenită reglementărilor de siguranță și utilizării adecvate a vehiculului:

forțele care afectează vehiculele aflate în mișcare, utilizarea rapoartelor de angrenare ale cutiei de viteze în funcție de sarcina vehiculului și profilul drumului, utilizarea sistemelor de transmisie automată, calcularea încărcăturii utile a vehiculului sau a ansamblului, calcularea volumului total, distribuția sarcinii, consecințele supraîncărcării osiei, stabilitatea vehiculului și centrul de greutate, tipurile de ambalaj și paleți;

principalele categorii de mărfuri care necesită asigurare, tehnici de fixare și asigurare, utilizarea chingilor de asigurare, utilizarea echipamentului de manipulare, punerea și scoaterea prelatelor.”;

(vi) punctul 1.5 se înlocuiește cu următorul text:

„1.5. Obiectivul: capacitatea de asigurare a confortului și siguranței pasagerilor:

gradarea mișcărilor longitudinale și laterale, împărțirea drumului cu alți utilizatori, poziția pe drum, frânarea lină, operarea consolei spate, utilizarea infrastructurii specifice (spații publice, benzi cu destinație specială), gestionarea conflictelor dintre conducerea în siguranță și alte roluri ale conducătorului auto, interacțiunea cu pasagerii, particularitățile anumitor grupuri de pasageri (persoane cu handicap, copii).”;

(vii) punctul 1.6 se înlocuiește cu următorul text:

„1.6. Obiectivul: capacitatea de încărcare a vehiculului, acordându-se grija cuvenită reglementărilor de siguranță și utilizării adecvate a vehiculului:

forțele care afectează vehiculul în mișcare, utilizarea rapoartelor cutiei de viteze în conformitate cu sarcina vehiculului și profilul drumului, utilizarea sistemelor de transmisie automată, calcularea încărcăturii utile a vehiculului sau a ansamblului, distribuția sarcinii, consecințele supraîncărcării osiei, stabilitatea vehiculului și centrul de greutate.”;

(viii) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Obiectivul: cunoașterea mediului social al transportului rutier și a reglementărilor din domeniu:

perioadele maxime de lucru specifice industriei transporturilor;  
principiile, aplicarea și efectele Regulamentelor (CE) nr. 561/2006\* și (UE) nr. 165/2014\*\* ale Parlamentului European și ale Consiliului;  
sanțiuni pentru neutilizarea, utilizarea inadecvată și falsificarea tahografului; cunoașterea mediului social al transportului rutier:  
drepturile și îndatoririle conducătorilor auto privind calificarea inițială și formarea periodică.

---

\* Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

\*\* Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere (JO L 60, 28.2.2014, p. 1).”;

(ix) punctul 2.2 se înlocuiește cu următorul text:

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

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

(x) punctul 3.7 se înlocuiește cu următorul text:

„3.7. Obiectivul: cunoașterea mediului economic al transportului de mărfuri și a organizării pieței:

relația dintre transportul rutier și alte tipuri de transport (concurența, expeditorii de mărfuri), diferite activități ale transportului rutier (transportul în numele unor terți, transportul în nume propriu, activități auxiliare de transport), organizarea principalelor tipuri de companii de transport și a activităților auxiliare de transport, diferitele specializări de transport (autocisternă, temperatură controlată, mărfuri periculoase, transportul animalelor etc.), modificări apărute în această ramură economică (diversificarea serviciilor furnizate, calea ferată, subcontractarea etc.)”;

(xi) punctul 3.8 se înlocuiește cu următorul text:

„3.8. Obiectivul: cunoașterea mediului economic al transportului rutier de persoane și a organizării pieței:

relația dintre transportul rutier de persoane și alte moduri de transport de persoane (pe calea ferată, cu autovehicule personale), diferitele activități implicate de către transportul rutier de persoane, sensibilizarea cu privire la persoanele cu handicap, trecerea frontierelor (transportul internațional), organizarea principalelor tipuri de companii pentru transportul rutier de persoane.”;

(b) punctul 2 se modifică după cum urmează:

(i) punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Opțiunea de combinare a participării la curs cu efectuarea unui test

Calificarea inițială trebuie să includă predarea tuturor subiectelor din lista inclusă la punctul 1. Durata acestei calificări inițiale trebuie să fie de 280 de ore.

Fiecare conducător auto cursant trebuie să conducă individual cel puțin 20 de ore un vehicul din categoria respectivă care îndeplinește cel puțin cerințele pentru vehiculele destinate testării, așa cum sunt definite acestea în Directiva 2006/126/CE.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto cursant poate să conducă maximum opt ore, din cele 20 de ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care acestea se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și la capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

Statele membre pot permite ca o parte dintre cursurile de formare să fie furnizate de centrul de formare autorizat prin intermediul instrumentelor tehnologiei informației și comunicațiilor, precum e-learning, asigurând, totodată, menținerea unei bune calități și eficiențe a formării și selectând subiecte în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control. Statele membre pot lua în considerare o formare specifică necesară în temeiul altor acte legislative ale Uniunii drept parte a formării. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului\* privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului\*\* și formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului\*\*\*.

Pentru conducătorii auto menționați la articolul 5 alineatul (5), durata calificării inițiale trebuie să fie de 70 de ore, inclusiv cinci ore de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente din statele membre sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată la punctul 1.

\* Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

\*\* Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, 28.2.2011, p. 1).

\*\*\* Regulamentul (CE) nr. 1/2005 al Consiliului din 22 decembrie 2004 privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe și de modificare a Directivelor 64/432/CEE și 93/119/CE și a Regulamentului (CE) nr. 1255/97 (JO L 3, 5.1.2005, p. 1).”;

- (ii) la punctul 2.2 litera (b), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Vehiculul utilizat pentru testul practic trebuie să îndeplinească cel puțin condițiile privind vehiculele destinate testării, prevăzute în Directiva 2006/126/CE.”;

(c) punctele 3 și 4 se înlocuiesc cu următorul text:

„Punctul 3: Calificarea inițială accelerată menționată la articolul 3 alineatul (2)

Calificarea inițială accelerată trebuie să includă predarea tuturor subiectelor incluse în lista de la punctul 1. Durata sa trebuie să fie de 140 de ore.

Fiecare conducător auto cursant trebuie să conducă individual cel puțin 10 ore un vehicul din categoria respectivă care îndeplinește cel puțin cerințele privind vehiculele destinate testării, prevăzute în Directiva 2006/126/CE.

În timpul conducerii individuale, conducătorul auto cursant trebuie să fie însoțit de un instructor angajat de un centru de formare autorizat. Fiecare conducător auto cursant poate să conducă maximum patru ore, din cele 10 ore de conducere individuală, pe teren special sau pe un simulator de ultimă generație, astfel încât să se testeze formarea în domeniul conducerii raționale pe baza reglementărilor de siguranță, în special cu privire la manevrarea vehiculului în diferite condiții de drum și la modul în care aceste condiții de drum se schimbă în funcție de diferitele condiții atmosferice, de perioada de zi sau de noapte, precum și capacitatea de optimizare a consumului de carburant.

Dispozițiile de la punctul 2.1 al patrulea paragraf se aplică, de asemenea, calificării inițiale accelerate.

Pentru conducătorii auto menționați la articolul 5 alineatul (5), durata calificării inițiale accelerate trebuie să fie de 35 de ore, inclusiv două ore și jumătate de conducere individuală.

La sfârșitul acestei perioade de formare, autoritățile competente din statele membre sau entitatea desemnată de acestea supun conducătorul auto unui test scris sau oral. Testul trebuie să includă cel puțin o întrebare referitoare la fiecare dintre obiectivele din lista de subiecte menționată la punctul 1.

Punctul 4: Formarea periodică obligatorie prevăzută la articolul 3 alineatul (1) litera (b)

Cursurile de formare periodică obligatorie trebuie organizate de către un centru de formare autorizat. Durata lor trebuie să fie de 35 de ore din cinci în cinci ani, defalcate în perioade de cel puțin șapte ore, care pot fi împărțite pe o perioadă de două zile consecutive. Atunci când se recurge la e-learning, centrul de formare autorizat se asigură că este menținută o calitate corespunzătoare a formării, inclusiv prin selectarea subiectelor în cazul cărora instrumentele tehnologiei informației și comunicațiilor pot fi aplicate de o manieră cât mai eficace. În special, statele membre impun o identificare fiabilă a utilizatorului și mijloace adecvate de control. Durata maximă a formării de tip e-learning nu depășește 12 ore. Cel puțin una dintre perioadele cursurilor de formare include un subiect privind siguranța rutieră. Conținutul formării profesionale ține cont de nevoile de formare specifice pentru operațiunile de transport efectuate de conducătorul auto, precum și de evoluțiile juridice și tehnologice relevante și, în măsura posibilului, ar trebui să ia în considerare nevoile de formare specifice ale conducătorului auto. În perioada de 35 de ore ar trebui să fie abordate o serie de teme diferite, inclusiv să se repete formarea în cazul în care se demonstrează că conducătorul auto are nevoie de formare corectivă specifică.

Statele membre pot avea în vedere luarea în calcul a unei formări specifice încheiate, astfel cum se prevede în alte acte legislative ale Uniunii, drept una dintre perioadele de șapte ore prevăzute. O astfel de formare include, dar nu se limitează la, formarea profesională necesară în temeiul Directivei 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase, formarea privind transportul animalelor prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1/2005 și, pentru transportul de persoane, formarea care vizează sensibilizarea cu privire la nevoile persoanelor cu handicap prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 181/2011. Cu toate acestea, statele membre pot decide ca o formare specifică încheiată care a fost impusă în temeiul Directivei 2008/68/CE privind transportul interior de mărfuri periculoase să fie luată în calcul drept două dintre perioadele de șapte ore, cu condiția să nu mai existe o altă formare luată în considerare în cadrul formării periodice.”

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) Titlul se înlocuiește cu următorul text:

„DISPOZIȚII PRIVIND MODELUL UNIUNII EUROPENE PENTRU CARTEA DE CALIFICARE A CONDUCĂTORULUI AUTO”;

- (b) punctul 2 se modifică după cum urmează:
- (i) în ceea ce privește fața 1 a cărții de calificare a conducătorului auto:
- la litera (d), punctul 9 se înlocuiește cu următorul text:  
"9. categoriile de vehicule pentru care conducătorul auto îndeplinește criteriile de calificare inițială și formare periodică;"
  - la litera (e), prima teză se înlocuiește cu următorul text:  
„titlul «model al Uniunii Europene» în limba sau limbile statului membru care eliberează cartea și subtitlul «carte de calificare a conducătorului auto» în celelalte limbi oficiale ale Uniunii, tipărit cu albastru, astfel încât să formeze fundalul cărții:"
- (ii) partea privind fața 2 a cărții de calificare a conducătorului auto, la litera (a), punctele 9 și 10 se înlocuiesc cu următorul text:
- „9. categoriile de vehicule pentru care conducătorul auto îndeplinește criteriile de calificare inițială și formare periodică;
  - 10. codul armonizat nr. 95 al Uniunii, prevăzut în anexa I la Directiva 2006/126/CE;"

(c) punctul 4 se modifică după cum urmează:

(i) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„MODELUL UNIUNII EUROPENE PENTRU CARTEA DE CALIFICARE  
A CONDUCĂTORULUI AUTO”;

(ii) pe fața 2 a modelului, la numărul 10, „Codul comunitar” se înlocuiește cu  
„Codul Uniunii”;

(d) se adaugă următorul punct:

„5. Dispoziții tranzitorii

Cărțile de calificare a conducătorului auto eliberate înainte de ... [24 de luni de  
la intrarea în vigoare a prezentei directive de modificare] sunt valabile până la  
data expirării.”

3. Se adaugă următoarea anexă:

„Anexa III - Tabel de corespondență pentru trimiterile la anumite categorii de permise de conducere

Trimitere în prezenta directivă	Trimitere în Directiva 2006/126/CE
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

”.