



Parlamentul României  
Senat

București, 4 aprilie 2017

## OPINIE

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

***COM (2017) 47 final***

Senatul României a examinat *Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, precum și a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere – COM (2017) 47 final* conform Protocolului (nr. 2) anexat Tratatului de la Lisabona, de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007.

Având în vedere raportul Comisiei pentru afaceri europene 219/ 29.03.2017, **plenul Senatului**, în ședința din data de 04.04.2017, a constatat următoarele:

- 1. Prezenta propunere de regulament nu încalcă principiul subsidiarității și principiul proporționalității.**
- 2. În contextul calificării inițiale și formării periodice a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, se notează:**
  - a) Propunerea de Directivă respectă principiul subsidiarității, deoarece numai normele comune la nivelul UE pot crea condiții de concurență echitabile pentru operatorii de transport rutier, asigurând, în același timp, un nivel minim de siguranță rutieră. În ceea ce privește formarea periodică, deși este și ar trebui să rămână, în principal, de competența statelor membre să adapteze formarea la nevoile naționale, UE este cea mai în măsură să se asigure că nivelul minim al conținutului cursurilor de formare este conform cu obiectivele sale de siguranță rutieră și concurență echitabilă.

- b) Obiectivul propunerii de Directivă este acela de a îmbunătăți standardele care trebuie respectate de către noii conducători auto și de a menține și a îmbunătăți competențele profesionale ale actualilor conducători de camioane și de autobuze din întreaga UE.
- c) Prin această propunere de Directivă, se sporește conștientizarea conducătorilor auto cu privire la riscuri, în vederea reducerii acestora și a creșterii siguranței rutiere, precum și clarificarea unor standarde privind competențele profesionale, pentru a se asigura concurența echitabilă în întreaga UE.

**3. Se recomandă:**

- a) Includerea în domeniul de aplicare al Directivei și a combinațiilor de vehicule cu masa totală maximă autorizată mai mare de 4250 kg, în sensul creșterii siguranței rutiere și a calității serviciilor în transportul comercial de mărfuri.
- b) Clarificarea semnificației sintagmei *transport necomercial de pasageri sau mărfuri*, utilizată pentru a defini o exceptare de la prevederile Directivei. Altfel, există riscul ca o operațiune de transport dintr-un stat membru, unde este considerată exceptată pentru că e necomercială, să fie considerată comercială pe teritoriul altui stat membru, iar utilizatorul vehiculului să fie sancționat pentru neconformare.
- c) Acordarea permisiunii ca marcarea codului comunitar 95 pe documentul conducătorului auto să poată fi efectuată pe permisul de conducere, respectiv, pe certificatul de competență profesională, de către autoritățile care eliberează aceste documente. Justificarea vine din faptul că au existat cazuri în care posesori de permise de conducere eliberate într-un stat membru care marchează codul pe permis au fost preschimbate cu permise noi, fără a li se transfera și codul 95, lăsându-i pe posesori fără dovada pregătirii profesionale valabile. Prin urmare, este necesară introducerea acestei flexibilități, pentru a nu restricționa drepturile dobândite de către șoferii auto.

**p. Președintele Senatului**



**Iulian – Claudiu MANDA**