



Bruxelas, 3 de julho de 2024
(OR. en)

10630/24

**Dossiê interinstitucional:
2023/0053(COD)**

**CODEC 1421
TRANS 270
PE 156**

NOTA INFORMATIVA

de: Secretariado-Geral do Conselho
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

Assunto: Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão

- Resultado da primeira leitura do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 26 a 28 de fevereiro de 2024)

I. INTRODUÇÃO

A relatora, Karima DELLI (Verdes/ALE, FR), apresentou, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), um relatório sobre a proposta de diretiva em epígrafe, que continha 237 alterações (alterações 1 a 237) à proposta.

Além disso, o Grupo PPE apresentou 32 alterações (alterações 238 a 241 e 305 a 332), o Grupo ECR apresentou 22 alterações (alterações 242 a 263), o Grupo Verdes/ALE apresentou oito alterações (alterações 264 a 271), o Grupo S&D apresentou 16 alterações (alterações 272 a 287), o Grupo da Esquerda apresentou 17 alterações (alterações 288 a 304) e vários deputados de diferentes grupos políticos apresentaram 11 alterações (alterações 333 a 343).

II. VOTAÇÃO

Na votação realizada em 28 de fevereiro de 2024, o plenário do Parlamento Europeu adotou as alterações 1 a 3, 5 a 32, 34 a 36, 38 a 42, 44 a 60, 69 a 78, 80 a 86, 88, 89, 91, 94, 95, 97, 99 a 135, 138 a 167, 169 a 179, 184 a 203, 205 a 220, 222 a 237, 242, 243, 247, 253, 256, 258 a 260, 262, 268, 269, 305, 306, 310 a 312, 315, 318, 320 a 329, 331, 335, 338, 339 e 341 à proposta de diretiva. Não foram adotadas outras alterações.

A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na resolução legislativa constante do anexo da presente nota.

P9_TA(2024)0095

Cartas de condução

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 28 de fevereiro de 2024, sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à carta de condução, que altera a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão (COM(2023)0127 – C9-0035/2023 – 2023/0053(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2023)0127),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0035/2023),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu de 14 de junho de 2023¹,
 - Após consulta do Comité das Regiões,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0445/2023),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

¹ JO C 293 de 18.8.2023, p. 133.

Alteração 1

Proposta de diretiva Considerando –1 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1) A União está empenhada, mediante o seu objetivo «Visão Zero», em acabar com as vítimas mortais nas estradas até 2050, tal como reiterado na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020. Em 2017, o Conselho informal dos transportes de Valeta concordou que o número persistentemente elevado de vítimas mortais e feridos graves nas estradas constitui um importante problema societal e emitiu uma declaração na qual instava a Comissão, nomeadamente, a elaborar legislação reforçada e um quadro político em matéria de segurança rodoviária para a década após 2020, assegurando um menor número de mortes e melhorando a proteção dos utentes da estrada, em especial os vulneráveis, que são, na maioria das vezes, as vítimas.

Alteração 2 Proposta de diretiva Considerando –1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(-1-A) Os esforços envidados até à data pelas autoridades públicas resultaram numa redução do número de vítimas mortais nas estradas, de 51 400 em 2001 para 19 800 em 2021. Estes números ficaram aquém da meta da União de reduzir 75 % o número de vítimas mortais em acidentes de viação entre 2001 e 2020. Além disso, registou-se posteriormente uma estagnação dos progressos realizados na primeira década

no sentido de reduzir para metade o número de mortes nas estradas.

Alteração 3
Proposta de diretiva
Considerando 2

Texto da Comissão

(2) O quadro atual deve ser atualizado para se adequar à nova era e para ser sustentável, inclusivo, inteligente e resiliente. Deve ter em conta a necessidade de reduzir as emissões dos transportes, a digitalização, as tendências demográficas e a evolução tecnológica, a fim de reforçar a competitividade da economia europeia. É importante simplificar e digitalizar os procedimentos administrativos, para eliminar os obstáculos remanescentes, nomeadamente administrativos, à livre circulação dos condutores que estabelecem a sua residência num Estado-Membro diferente daquele que emite a carta de condução. Um quadro harmonizado para uma carta de condução normalizada da União deve abranger tanto as cartas de condução físicas como móveis e prever o seu reconhecimento mútuo, caso tenham sido devidamente emitidas em conformidade com a presente diretiva.

Alteração

(2) O quadro atual deve ser atualizado para se adequar à nova era e para ser sustentável, inclusivo, inteligente e resiliente. Deve ter em conta a necessidade de reduzir as emissões *e o consumo energético* dos transportes, *nomeadamente através de uma maior adoção de veículos de propulsão alternativa*, a digitalização, as tendências demográficas e a evolução tecnológica, a fim de reforçar a competitividade da economia europeia. É importante simplificar e digitalizar os procedimentos administrativos, para eliminar os obstáculos remanescentes, nomeadamente administrativos, à livre circulação dos condutores que estabelecem a sua residência num Estado-Membro diferente daquele que emite a carta de condução. Um quadro harmonizado para uma carta de condução normalizada da União deve abranger tanto as cartas de condução físicas como móveis, *de todas as categorias*, e prever o seu reconhecimento mútuo, caso tenham sido devidamente emitidas em conformidade com a presente diretiva.

Alteração 5
Proposta de diretiva
Considerando 4

Texto da Comissão

(4) Importa assegurar que o tratamento de dados pessoais para efeitos de aplicação da presente diretiva respeita o quadro de proteção de dados da União, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do

Alteração

(4) Importa assegurar que o tratamento de dados pessoais para efeitos de aplicação da presente diretiva respeita o quadro de proteção de dados da União, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 do

Parlamento Europeu e do Conselho⁵³.

Parlamento Europeu e do Conselho⁵³ e a *Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho*^{53-A}.

⁵³ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁵³ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

^{53-A} Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no setor das comunicações eletrónicas (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37).

Alteração 6

Proposta de diretiva

Considerando 5

Texto da Comissão

(5) A presente diretiva estabelece uma base jurídica para o armazenamento de um conjunto obrigatório de dados pessoais nas cartas de condução físicas e nos respetivos circuitos integrados ou códigos QR, e nas cartas de condução móveis, a fim de garantir um elevado nível de segurança rodoviária em toda a União, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea e), e, se for caso disso, com o artigo 9.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) 2016/679. Esses dados devem limitar-se aos elementos necessários para provar o direito de conduzir de uma pessoa, identificá-la e verificar os seus direitos de condução e identidade. A presente diretiva prevê igualmente garantias adicionais para assegurar a proteção dos dados pessoais divulgados durante o processo de verificação.

Alteração

(5) A presente diretiva estabelece uma base jurídica para o armazenamento de um conjunto obrigatório de dados pessoais nas cartas de condução físicas e nos respetivos circuitos integrados ou códigos QR, e nas cartas de condução móveis, ***para efeitos de prova e verificação do direito da pessoa em causa de conduzir, bem como a sua identidade***, a fim de garantir um elevado nível de segurança rodoviária em toda a União, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, alínea e), e, se for caso disso, com o artigo 9.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) 2016/679. Esses dados devem limitar-se aos elementos necessários para provar o direito de conduzir de uma pessoa, identificá-la e verificar os seus direitos de condução e identidade. A presente diretiva prevê igualmente garantias adicionais para assegurar a proteção dos dados pessoais divulgados durante o processo de verificação.

Alteração 7
Proposta de diretiva
Considerando 6

Texto da Comissão

(6) A fim de proporcionar clareza jurídica e garantir uma transição sem descontinuidades entre a presente diretiva e a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à carta de condução⁵⁴, os Estados-Membros devem poder armazenar dados pessoais adicionais num circuito integrado, se tal estiver previsto em legislação nacional conforme com o Regulamento (UE) 2016/679. No entanto, a presente diretiva não serve de base jurídica para a inclusão desses dados adicionais.

⁵⁴ Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

Alteração 8
Proposta de diretiva
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(6) A fim de proporcionar clareza jurídica e garantir uma transição sem descontinuidades entre a presente diretiva e a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à carta de condução, os Estados-Membros devem poder armazenar dados pessoais adicionais num circuito integrado, se tal estiver previsto em legislação nacional conforme com o Regulamento (UE) 2016/679. ***Em todo o caso, quaisquer dados armazenados nesse circuito integrado devem ser conservados apenas até ao fim do período de validade da carta de condução.*** No entanto, a presente diretiva não serve de base jurídica para a inclusão desses dados adicionais.

⁵⁴ Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

(8-A) As cartas de condução móveis devem garantir o mais elevado nível de segurança dos dados pessoais utilizados para identificação e autenticação, independentemente de esses dados serem ou não armazenados localmente, em livros-razão descentralizados ou em soluções em nuvem, tendo em conta os diferentes níveis de risco. Apesar da necessidade de uma autenticação forte do utilizador, a utilização de dados biométricos para identificar e autenticar

dados pessoais não deve constituir uma condição prévia para a utilização da carta de condução móvel. Os dados biométricos utilizados para efeitos de autenticação de uma pessoa singular ao abrigo do Regulamento (UE) 2016/679 não devem ser armazenados recorrendo a soluções em nuvem sem o consentimento explícito do utilizador. A utilização de dados biométricos deve ser limitada a cenários específicos previstos no artigo 9.º do presente regulamento e requer medidas organizacionais e de segurança, proporcionais ao risco que esse tratamento pode implicar para os direitos e as liberdades das pessoas singulares e em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679.

Alteração 9
Proposta de diretiva
Considerando 10

Texto da Comissão

(10) A transformação digital é uma das prioridades da União. No caso do transporte rodoviário, contribuirá para eliminar os obstáculos administrativos à livre circulação de pessoas que ainda subsistem, como os relacionados com o prazo para a emissão de cartas de condução físicas. Por conseguinte, deve ser estabelecida uma norma da União distinta para as cartas de condução móveis emitidas na União. A fim de facilitar a transformação digital, as cartas de condução móveis devem ser emitidas *por defeito* a partir de [data de adoção + 4 anos], sem prejuízo do direito do requerente de *adquirir seja* uma carta física *seja ambas as cartas ao mesmo tempo*.

Alteração

(10) A transformação digital é uma das prioridades da União. No caso do transporte rodoviário, contribuirá para eliminar os obstáculos administrativos à livre circulação de pessoas que ainda subsistem, como os relacionados com o prazo para a emissão de cartas de condução físicas. Por conseguinte, deve ser estabelecida uma norma da União distinta para as cartas de condução móveis emitidas na União. A fim de facilitar a transformação digital, as cartas de condução móveis devem ser emitidas *além da carta de condução física* a partir de ... [data de adoção + 4 anos], sem prejuízo do direito do requerente de *renunciar a* uma carta física *ou a uma carta digital. O requerente deve ter o direito de adquirir em qualquer momento o formato de carta de condução a que inicialmente renunciou. A regra deve continuar a ser uma abordagem discricionária, assegurando simultaneamente que os requerentes tenham o mesmo acesso ao*

formato físico e móvel de um ponto de vista económico e operacional. Por conseguinte, a opção por uma carta de condução física não deve ser desincentivada e, em particular, deve continuar a ser facultado o acesso a uma carta de condução física nos casos em que os requerentes não possam ou não queiram adquirir uma carta de condução móvel. Os Estados-Membros devem assegurar que a carta de condução física é emitida, pela primeira vez ou de novo, sem demora injustificada e o mais tardar no prazo de duas semanas a contar da data em que foi solicitada.

Alteração 10
Proposta de diretiva
Considerando 11

Texto da Comissão

(11) A carta de condução móvel deve conter não só as informações incluídas na carta de condução física, mas também informações que permitam verificar a autenticidade dos dados e um indicador de utilização única. No entanto, deve garantir-se que, mesmo nesses casos, a quantidade de dados pessoais disponibilizados se limitará aos elementos incluídos na carta de condução física e estritamente necessários para a verificação da autenticidade desses dados. Esses dados adicionais devem ser diferentes, caso a pessoa seja titular de várias cartas de condução móveis, o que é possível desde que sejam emitidas pelo mesmo Estado-Membro.

Alteração

(11) A carta de condução móvel deve conter não só as informações incluídas na carta de condução física, mas também informações que permitam verificar a autenticidade dos dados e um indicador de utilização única. No entanto, deve garantir-se que, mesmo nesses casos, a quantidade de dados pessoais disponibilizados se limitará aos elementos incluídos na carta de condução física e estritamente necessários para a verificação da autenticidade desses dados, ***em especial a assinatura eletrónica da autoridade emissora***. Esses dados adicionais devem ser diferentes, caso a pessoa seja titular de várias cartas de condução móveis, o que é possível desde que sejam emitidas pelo mesmo Estado-Membro.

Alteração 11
Proposta de diretiva
Considerando 12

Texto da Comissão

(12) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente define uma visão para a UE melhorar significativamente a sustentabilidade da mobilidade e dos transportes. As emissões do setor dos transportes rodoviários incluem emissões de gás com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, emissões sonoras e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus e das estradas. O estilo de condução influencia estas emissões, com possíveis impactos negativos no ambiente e na saúde humana. Por conseguinte, a formação em matéria de condução *deve* preparar os condutores no sentido de reduzirem o seu impacto em termos de emissões e de conduzirem veículos de emissões nulas.

Alteração

(12) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente define uma visão para a UE melhorar significativamente a sustentabilidade da mobilidade e dos transportes. As emissões do setor dos transportes rodoviários incluem emissões de gás com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, emissões sonoras e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus e das estradas. ***Uma maior presença de veículos alimentados por combustíveis alternativos é fundamental para a transição ecológica. A possibilidade de estarem disponíveis novos modelos de peso superior nas categorias de cartas de condução B, C ou D deve ser tida em conta na presente diretiva.*** O estilo de condução influencia estas emissões, com possíveis impactos negativos no ambiente e na saúde humana. Por conseguinte, a formação em matéria de condução ***e os respetivos exames devem*** preparar os condutores no sentido de reduzirem o seu impacto em termos de emissões, ***designadamente através da condução ecológica*** e de conduzirem veículos de emissões ***baixas ou*** nulas.

Alteração 12
Proposta de diretiva
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(13-A) As diferenças nacionais ou regionais relativas à categorização das ambulâncias e das categorias de cartas de condução necessárias para conduzir esses veículos podem perturbar a circulação transfronteiras ou a circulação num mesmo Estado-Membro. As ambulâncias devem,

como tal, ser objeto de um tratamento especial ao abrigo da presente diretiva. Por conseguinte, deve ser autorizada a condução de ambulâncias com carta de condução da categoria B em toda a União, desde que a massa autorizada da ambulância não exceda 4 250 kg, dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria B.

Alteração 13
Proposta de diretiva
Considerando 14-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(14-A) *Os meios de transporte individuais desempenham um papel essencial para as necessidades de mobilidade de milhões de cidadãos europeus, sobretudo em zonas rurais e para as pessoas com mobilidade reduzida. No entanto, em alguns casos, a comportabilidade do custo de uma carta de condução constitui um obstáculo. Os Estados-Membros devem ponderar a construção de infraestruturas adequadas nas zonas urbanas, periurbanas e rurais, necessárias para reduzir os acidentes rodoviários e o congestionamento do tráfego, bem como políticas específicas e regimes de apoio às pessoas em risco de pobreza de mobilidade.*

Alteração 14
Proposta de diretiva
Considerando 15

Texto da Comissão

Alteração

(15) Em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 13 de dezembro de 2006, da qual a UE é parte desde 21 de janeiro de 2011, devem ser adotadas disposições específicas para facilitar a condução de veículos pelas

(15) Em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 13 de dezembro de 2006, da qual a UE é parte desde 21 de janeiro de 2011, devem ser adotadas disposições específicas para facilitar a condução de veículos pelas

peessoas com deficiência. Como tal, com o acordo prévio da Comissão, os Estados-Membros devem ser autorizados a excluir do âmbito de aplicação do artigo 6.º determinados tipos específicos de veículos a motor.

peessoas com deficiência. *Além disso, independentemente de serem capazes de conduzir um veículo, as pessoas com mobilidade reduzida devem poder usufruir dos seus direitos de mobilidade, a fim de evitar a pobreza de mobilidade. A salvaguarda desses direitos de mobilidade pode implicar o recurso a veículos particulares ou coletivos adaptados, incluindo funcionalidades ou equipamentos especiais, e às infraestruturas adequadas, nomeadamente nas zonas rurais.* Como tal, com o acordo prévio da Comissão, os Estados-Membros devem ser autorizados a excluir do âmbito de aplicação do artigo 6.º determinados tipos específicos de veículos a motor.

Alteração 15
Proposta de diretiva
Considerando 16

Texto da Comissão

(16) As idades mínimas dos requerentes aplicáveis às diferentes categorias de cartas de condução devem ser fixadas a nível da União. Todavia, os Estados-Membros devem ser autorizados a estabelecer um limite de idade superior para a condução de determinadas categorias de veículos, a fim de promover a segurança rodoviária. **Em casos excecionais**, os Estados-Membros devem ser autorizados a estabelecer limites de idade inferiores, para responder a circunstâncias nacionais, em especial para permitir a condução de veículos de combate a incêndios e de manutenção da ordem pública ou a participação em projetos-piloto relacionados com novas tecnologias dos veículos.

Alteração

(16) As idades mínimas dos requerentes aplicáveis às diferentes categorias de cartas de condução devem ser fixadas a nível da União. Todavia, os Estados-Membros devem ser autorizados a estabelecer um limite de idade superior para a condução de determinadas categorias de veículos, a fim de promover a segurança rodoviária. **A título excepcional**, os Estados-Membros devem ser autorizados a estabelecer limites de idade inferiores, para responder a circunstâncias nacionais, em especial para permitir a condução de veículos de combate a incêndios, **de proteção civil** e de manutenção da ordem pública ou a participação em projetos-piloto relacionados com novas tecnologias dos veículos.

Alteração 16
Proposta de diretiva
Considerando 16-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-A) *A mobilidade ativa, que inclui caminhar e o uso de bicicletas, bicicletas elétricas e outros meios de transporte ligeiros como trotinetas elétricas, está a tornar-se cada vez mais popular dada a transição ecológica. Os utilizadores deste tipo de mobilidade circulam com maior frequência nas estradas europeias e partilham-nas com outros meios de transporte individuais. Os utilizadores mais jovens, que recorrem cada vez mais às trotinetas elétricas, utilizam-nas muitas vezes sem um conhecimento adequado das normas aplicáveis, uma vez que ainda não adquiriram uma carta de condução para categoria alguma. Esta conjuntura resulta num número crescente de acidentes em que estão envolvidas trotinetas elétricas, sendo as principais vítimas os peões e os próprios utilizadores das trotinetas. Tendo em conta os desafios globais em matéria de segurança rodoviária, os Estados-Membros devem introduzir nos respetivos programas escolares formação adequada à idade relativa às regras de trânsito e sensibilização para os riscos, com vista a melhorar a segurança rodoviária. Assegurar-se-á assim um conhecimento generalizado das medidas de segurança, tais como cintos de segurança e utilização do capacete, e, em especial, a participação no tráfego por parte dos utentes da estrada vulneráveis, como os peões, os ciclistas ou os utilizadores de trotinetas elétricas, e a interação segura com veículos a motor. Os Estados-Membros podem introduzir novas medidas e regimes destinados aos utilizadores de veículos de mobilidade pessoal, com vista a reduzir os acidentes rodoviários, melhorar as regras de segurança rodoviária e a sensibilização para os riscos.*

Alteração 17
Proposta de diretiva
Considerando 16-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-B) *A combinação de uma idade mínima adequada para as cartas de condução em cada categoria, que facilite tanto a independência da mobilidade dos jovens condutores como o seu acesso em tempo útil à condução profissional, com a existência de condições mais rigorosas para os condutores recém-encartados no que concerne, nomeadamente, aos limites de álcool, pode trazer benefícios à segurança rodoviária.*

Alteração 18
Proposta de diretiva
Considerando 16-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-C) *A avaliação da aptidão de um condutor para conduzir em segurança deve ser feita com base em critérios específicos, tendo em conta, nomeadamente, o estado de saúde do condutor. As decisões sobre a restrição, a suspensão, a retirada ou a anulação da carta de condução devem ser tomadas com base numa análise caso a caso e basear-se nos resultados objetivos de exames e testes. Qualquer forma de discriminação contra condutores titulares de uma carta de condução apenas com base na idade deve ser inaceitável.*

Alteração 19

Proposta de diretiva
Considerando 16-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(16-D) *O direito à carta de condução é uma garantia de livre circulação e de participação na vida económica e social, especialmente nas zonas rurais e menos*

urbanizadas, com uma rede de transportes públicos limitada. Em especial para os idosos, as pessoas solitárias, com mobilidade reduzida ou com deficiência, o transporte individual é um elemento importante para apoiar a sua atividade de forma independente e autónoma. As restrições ao direito de ser titular de uma carta de condução devem basear-se em critérios objetivos determinados com base numa análise caso a caso e não devem implicar o risco de discriminação.

Alteração 20
Proposta de diretiva
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) Deve estabelecer-se um sistema progressivo – ou seja, estabelecer que a habilitação para a carta de condução da categoria B constitui condição prévia para que o requerente possa ser titular de determinadas outras categorias – e equivalências entre categorias. Esse sistema deve ser *parcialmente* vinculativo para todos os Estados-Membros, mas deve também conceder aos Estados-Membros a possibilidade de o aplicarem mutuamente nos respetivos territórios. Os Estados-Membros devem também ser autorizados a estabelecer certas equivalências, limitadas apenas ao seu próprio território.

Alteração

(17) Deve estabelecer-se um sistema progressivo – ou seja, estabelecer que a habilitação para a carta de condução da categoria B constitui condição prévia para que o requerente possa ser titular de determinadas outras categorias, e equivalências entre categorias, *incluindo um período mínimo de experiência antes de ser considerado habilitado, quando adequado*. Esse sistema deve ser vinculativo para todos os Estados-Membros, mas deve também conceder aos Estados-Membros a possibilidade de o aplicarem mutuamente nos respetivos territórios. Os Estados-Membros devem também ser autorizados a estabelecer certas equivalências, limitadas apenas ao seu próprio território.

Alterações 242 e 305
Proposta de diretiva
Considerando 18

Texto da Comissão

(18) Por razões de segurança rodoviária, é necessário estabelecer os requisitos mínimos para a emissão de uma carta de condução. Deve proceder-se à harmonização das normas relativas ao

Alteração

(18) Por razões de segurança rodoviária, é necessário estabelecer os requisitos mínimos para a emissão de uma carta de condução. Deve proceder-se à harmonização das normas relativas ao

exame de condução e à emissão da carta de condução. Para tal, os conhecimentos, as competências e o comportamento associados à condução de veículos a motor devem ser especificados, o exame de condução deve basear-se nesses conceitos e as normas mínimas de aptidão *física e mental* para conduzir esses veículos devem ser especificadas.

exame de condução e à emissão da carta de condução. Para tal, os conhecimentos, as competências e o comportamento associados à condução de veículos a motor devem ser especificados, o exame de condução deve basear-se nesses conceitos e as normas mínimas de aptidão para conduzir esses veículos devem ser especificadas. *Tais requisitos devem ter em conta as diferentes práticas utilizadas em todos os Estados-Membros.*

Alterações 243 e 306
Proposta de diretiva
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(18-A) *Atualmente, para a emissão de cartas de condução para o grupo 1, nomeadamente para condutores de veículos das categorias A, A1, A2, AM, B, B1 e BE, a maioria dos Estados-Membros definiu alguma forma de controlo da aptidão para conduzir, para além do teste de visão. Esse controlo pode variar desde um formulário de autoavaliação a um exame médico, efetuado por um médico generalista ou um médico especialista ou num centro de testes. Para a renovação das cartas de condução para o grupo 1, poucos Estados-Membros exigem um exame médico. São também poucos os Estados-Membros que criaram um mecanismo nacional para a comunicação de alterações significativas na aptidão para conduzir. Em geral, para a emissão e renovação de cartas de condução para o grupo 2, nomeadamente para os condutores de veículos das categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E, os requisitos são mais rigorosos e pormenorizados, exigindo um exame médico.*

Alteração 21
Proposta de diretiva
Considerando 19

Texto da Comissão

(19) Os condutores de veículos destinados ao transporte de pessoas ou mercadorias devem comprovar o cumprimento das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir aquando da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente. Esses controlos regulares em conformidade com regras nacionais que exijam o cumprimento de normas mínimas contribuirão para a livre circulação das pessoas, evitarão distorções da concorrência e terão melhor em conta a responsabilidade específica dos condutores desses veículos. Os Estados-Membros devem **poder** impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental aplicáveis à condução de outros veículos a motor. Por razões de transparência, esses exames devem coincidir com a renovação das cartas de condução.

Alteração

(19) Os condutores de veículos destinados ao transporte de pessoas ou mercadorias devem comprovar o cumprimento das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir aquando da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente. Esses controlos regulares em conformidade com regras nacionais que exijam o cumprimento de normas mínimas contribuirão para a livre circulação das pessoas, evitarão distorções da concorrência e terão melhor em conta a responsabilidade específica dos condutores desses veículos. Os Estados-Membros devem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental aplicáveis à condução de outros veículos a motor. Por razões de transparência, esses exames devem coincidir com a renovação das cartas de condução.

Alteração 22
Proposta de diretiva
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(19-A) As novas tecnologias médicas recentes contribuíram para melhorar a segurança rodoviária. Tecnologias que minimizam ou eliminam o risco associado à condução sofrendo de problemas de saúde específicos foram introduzidas no mercado e implementadas junto dos doentes. Tecnologias de monitorização, tais como sistemas de monitorização contínua dos níveis de glicemia para pessoas que sofrem de diabetes mellitus, permitem que as pessoas controlem, de forma eficaz e permanente, as respetivas patologias, eliminando assim o risco de condução

associado à sua doença. Ademais, estão atualmente a ser desenvolvidas e melhoradas, a um ritmo célere, tecnologias como os sistemas de monitorização contínua dos níveis de glicemia, garantindo um controlo continuamente melhorado das patologias, aumentando deste modo a segurança rodoviária.

Alteração 23
Proposta de diretiva
Considerando 19-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(19-B) *O Parlamento Europeu, na sua Resolução, de 23 de novembro de 2022, sobre a prevenção, gestão e melhores cuidados da diabetes na UE por ocasião do Dia Mundial da Diabetes^{1-A}, instou a Comissão a rever o quadro jurídico pertinente em matéria de saúde e de segurança no trabalho e a legislação em matéria de segurança rodoviária, a fim de evitar novas formas de discriminação das pessoas que sofrem de diabetes.*

^{1-A}JO C 167 de 11.5.2023, p. 36.

Alteração 24
Proposta de diretiva
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(20-A) *Os cursos de atualização para condutores experientes podem melhorar a segurança rodoviária, promovendo a sensibilização e obrigando os condutores a adquirir experiência adicional em novas soluções tecnológicas, como os sistemas avançados de assistência ao condutor, a condução semiautomatizada e automatizada. Para esse efeito, a utilização de simuladores pode ser*

fundamental para atualizar as competências dos condutores experientes. Além disso, os simuladores de condução também podem recriar condições adversas e cenários de emergência e, conseqüentemente, melhorar a capacidade do condutor para responder e tomar decisões em situações críticas.

Alteração 25
Proposta de diretiva
Considerando 20-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(20-B) *A formação ao longo da vida é crucial para manter atualizadas as competências dos condutores experientes, nomeadamente no tocante à condução ecológica, ao aumento da massa dos veículos, à evolução tecnológica contínua dos sistemas de assistência ao condutor e de outros dispositivos automatizados, e aos modos de propulsão alternativos dos veículos. Os Estados-Membros devem, por conseguinte, promover o desenvolvimento de módulos de formação destinados aos condutores experientes.*

Alteração 26
Proposta de diretiva
Considerando 25

Texto da Comissão

Alteração

(25) Deve ser atribuída competência à Comissão para adotar uma decisão que identifique os países terceiros que asseguram um nível de segurança rodoviária comparável ao da União e que ofereça aos titulares de cartas de condução emitidas por esses países a possibilidade de trocar as suas cartas de condução nas mesmas condições que a troca de uma carta emitida por um Estado-Membro. Essas condições devem ser pormenorizadas e bem definidas, para todas as categorias de cartas de condução pertinentes.

(25) Deve ser atribuída competência à Comissão para adotar uma decisão que identifique os países terceiros que asseguram um nível de segurança rodoviária comparável ao da União e que ofereça aos titulares de cartas de condução emitidas por esses países a possibilidade de trocar as suas cartas de condução nas mesmas condições que a troca de uma carta emitida por um Estado-Membro. ***A Comissão deve, a este respeito, ser autorizada a avaliar se um país terceiro dispõe de formação profissional dos condutores e regras relativas aos procedimentos de certificação e exame***

cujo nível seja total ou parcialmente comparável ao da União, para, em última análise, emitir um certificado comparável ao certificado de aptidão profissional (CAP). Possibilitar-se-ia assim aos titulares desses certificados de países terceiros a troca por um CAP europeu, desde que realizassem uma formação complementar em matéria de competências. Esse certificado pode ser, além da carta de condução, o segundo requisito obrigatório para que os condutores profissionais possam efetuar operações de transporte para uma empresa de transportes estabelecida na UE. Essas condições devem ser pormenorizadas e bem definidas, para todas as categorias de cartas de condução pertinentes.

Alteração 310
Proposta de diretiva
Considerando 27-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(27-A) As máquinas móveis não rodoviárias abrangem uma grande variedade de máquinas normalmente utilizadas de diversas formas fora da estrada. Engloba, por exemplo, máquinas para construção e silvicultura (escavadoras, carregadoras, buldózers, etc.) e máquinas agrícolas (ceifeiras, cultivadoras, etc.). A diretiva em vigor não se aplica a tais máquinas. No entanto, estas estão sujeitas a uma multiplicidade de disposições nacionais no que respeita à carta de condução exigida e aos requisitos específicos de formação, uma vez que podem circular na via pública. Os Estados-Membros devem colaborar no intuito de facilitar a utilização de máquinas móveis não rodoviárias em toda a União, em especial no contexto transfronteiriço, no trabalho sazonal ou no trabalho efetuado por trabalhadores destacados. A Comissão deve criar uma plataforma de cooperação, convidando as autoridades nacionais e as partes

interessadas pertinentes a agregarem, tratarem e divulgarem conhecimentos e informações sobre as melhores práticas destinadas aos condutores de veículos de utilização especial, como as máquinas móveis não rodoviárias, em todos os Estados-Membros. As deliberações da plataforma de cooperação devem servir de base ao relatório da Comissão sobre os efeitos da utilização das disposições nacionais relativas às máquinas móveis não rodoviárias e as respetivas implicações no mercado interno e na segurança rodoviária. Este relatório pode ser acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho com vista a facilitar a utilização de máquinas móveis não rodoviárias em toda a União.

Alteração 27
Proposta de diretiva
Considerando 28

Texto da Comissão

(28) Deve ser introduzido um regime de condução acompanhada a nível da União para **determinadas** categorias de cartas de condução, a fim de melhorar a segurança rodoviária. As regras do referido regime devem prever a possibilidade de os requerentes obterem cartas de condução nas categorias pertinentes antes de atingir o limite de idade mínimo exigido. No entanto, a utilização dessas cartas de condução deve estar sujeita à obrigação de serem acompanhados por um condutor experiente. Nessas situações, os Estados-Membros devem ser autorizados, por razões de segurança rodoviária, a definir condições e regras mais rigorosas no seu território, no que diz respeito às cartas de condução que emitam.

Alteração

(28) Deve ser introduzido um regime de condução acompanhada a nível da União para **as** categorias de cartas de condução **B, C e CI**, a fim de melhorar a segurança rodoviária. As regras do referido regime devem prever a possibilidade de os requerentes obterem cartas de condução nas categorias pertinentes antes de atingir o limite de idade mínimo exigido. No entanto, a utilização dessas cartas de condução deve estar sujeita à obrigação de serem acompanhados por um condutor experiente. Nessas situações, os Estados-Membros devem ser autorizados, por razões de segurança rodoviária, a definir condições e regras mais rigorosas no seu território, no que diz respeito às cartas de condução que emitam.

Alteração 28
Proposta de diretiva
Considerando 29

Texto da Comissão

(29) O regime de condução acompanhada deverá, sem prejuízo do objetivo global de melhorar a segurança rodoviária, tornar a profissão de condutor de camiões mais acessível e apelativa para as gerações mais jovens, a fim de alargar as suas possibilidades profissionais e ajudar a combater a escassez de condutores na União. Por conseguinte, deve abranger as cartas de condução **da categoria C**, bem como as cartas de condução da categoria B, que constituem uma condição prévia para a obtenção das primeiras.

Alteração 29
Proposta de diretiva
Considerando 29-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(29) O regime de condução acompanhada deverá, sem prejuízo do objetivo global de melhorar a segurança rodoviária, tornar a profissão de condutor de camiões mais acessível e apelativa para as gerações mais jovens, a fim de alargar as suas possibilidades profissionais e ajudar a combater a escassez de condutores na União. Por conseguinte, deve abranger as cartas de condução **das categorias C e C1**, bem como as cartas de condução da categoria B, que constituem uma condição prévia para a obtenção das primeiras.

Alteração

(29-A) *A parceria entre estabelecimentos de ensino profissional e empresas de transporte e logística deve ser incentivada, nomeadamente através de apoio orçamental específico da União e da utilização das receitas afetadas ao abrigo da Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}, a fim de colmatar a escassez de motoristas profissionais na União. Essas parcerias devem oferecer aos futuros motoristas profissionais a oportunidade de se familiarizarem com os benefícios e os desafios da profissão, melhorarem as suas competências operacionais e organizacionais e adquirirem experiência, utilizando simultaneamente tecnologias e técnicas avançadas. Essa forma de apoio pode incluir, entre outros, o cofinanciamento da UE para a obtenção de determinadas qualificações, como o CAP ou formações específicas para futuros motoristas.*

^{1-A} *JO L 68 de 13.3.2015, p. 9. ELI:*
<http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>

Alteração 30
Proposta de diretiva
Considerando 30

Texto da Comissão

(30) Deve garantir-se que a inexperiência dos condutores que obtiveram recentemente a carta de condução numa determinada categoria não põe em perigo a segurança rodoviária. Para os condutores recém-encartados, deve ser estabelecido um período probatório de dois anos, **durante o qual** ficam sujeitos a regras e sanções mais rigorosas em toda a União, caso conduzam sob influência do álcool. As sanções aplicáveis a tal conduta devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias, e a sua gravidade deve, tanto quanto possível, ter em conta os objetivos a médio e longo prazo da União de reduzir para metade e quase eliminar as vítimas mortais e os feridos graves. No que diz respeito a quaisquer outras restrições impostas aos condutores recém-encartados, os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar livremente regras adicionais no seu território.

Alteração

(30) Deve garantir-se que a inexperiência dos condutores que obtiveram recentemente a carta de condução numa determinada categoria não põe em perigo a segurança rodoviária. Para os condutores recém-encartados, deve ser estabelecido um período probatório de dois anos, **no mínimo. No caso de um condutor recém-encartado já possuir uma carta de condução válida para outra categoria, o período probatório deve incluir apenas o eventual período probatório restante da carta de condução já existente, não devendo, contudo, ser inferior a seis meses. Durante esse período, os condutores** ficam sujeitos a regras e sanções mais rigorosas em toda a União, caso conduzam, **por exemplo,** sob influência do **álcool ou de drogas, em excesso de velocidade, com veículos não autorizados, não fazendo uso do equipamento de segurança ou sem carta de condução válida. As autoridades poderão ter de estabelecer um limiar técnico de tolerância zero para as medições efetivas, que não deve ser superior a 0,2 g/ml, a fim de ter em conta a exposição acidental ao álcool.** As sanções aplicáveis a tal conduta devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias, e a sua gravidade deve, tanto quanto possível, ter em conta os objetivos a médio e longo prazo da União de reduzir para metade e quase eliminar as vítimas mortais e os feridos graves. No que diz respeito a quaisquer outras restrições impostas aos condutores recém-encartados, os Estados-Membros devem ser autorizados a aplicar livremente regras adicionais no seu território.

Alteração 31
Proposta de diretiva
Considerando 31

Texto da Comissão

(31) Devem ser estabelecidas normas mínimas relativas ao acesso à profissão de examinador e aos requisitos de formação dos examinadores, para melhorar os seus conhecimentos e competências e, dessa forma, garantir uma avaliação mais objetiva dos requerentes de cartas de condução e uma maior harmonização dos exames de condução. Além disso, devem ser atribuídas competências à Comissão para adotar atos delegados relativos à alteração e adaptação dessas normas mínimas a qualquer evolução técnica, operacional ou científica neste domínio, sempre que necessário.

Alteração

(31) Devem ser estabelecidas normas mínimas relativas ao acesso à profissão de examinador e aos requisitos de formação dos examinadores, para melhorar os seus conhecimentos e competências, ***incluindo formação sobre a percepção dos riscos***, e, dessa forma, garantir uma avaliação mais objetiva dos requerentes de cartas de condução e uma maior harmonização dos exames de condução. Além disso, devem ser atribuídas competências à Comissão para adotar atos delegados relativos à alteração e adaptação dessas normas mínimas a qualquer evolução técnica, operacional ou científica neste domínio, ***nomeadamente novos sistemas avançados de assistência ao condutor***, sempre que necessário.

Alteração 32
Proposta de diretiva
Considerando 32

Texto da Comissão

(32) O conceito de residência habitual deve ser definido de forma a permitir a resolução de dificuldades que surjam quando não seja possível estabelecer a residência habitual com base em vínculos profissionais ou familiares. É igualmente necessário prever a possibilidade de os requerentes realizarem os exames teóricos ou práticos no Estado-Membro da sua nacionalidade, nos casos em que o seu Estado-Membro de residência habitual não lhes permita realizar os referidos exames na língua oficial do primeiro. ***Devem*** ser estabelecidas regras específicas para os diplomatas e respetivas famílias, sempre que a sua missão exija que vivam no

Alteração

(32) O conceito de residência habitual deve ser definido de forma a permitir a resolução de dificuldades que surjam quando não seja possível estabelecer a residência habitual com base em vínculos profissionais ou familiares. É igualmente necessário prever a possibilidade de os requerentes realizarem os exames teóricos ou práticos no Estado-Membro da sua nacionalidade, nos casos em que o seu Estado-Membro de residência habitual não lhes permita realizar os referidos exames na língua oficial do primeiro. ***Podem*** ser estabelecidas regras específicas para os diplomatas e respetivas famílias, sempre que a sua missão exija que vivam no

estrangeiro durante um período prolongado.

estrangeiro durante um período prolongado, *desde que tal não acarrete riscos adicionais para a segurança rodoviária.*

Alterações 247 e 311
Proposta de diretiva
Considerando 35-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(35-A) Na preparação para a revisão da presente diretiva, a Comissão deve ter plenamente em conta o facto de os Estados-Membros enfrentarem diferentes desafios geográficos e sociais nos seus esforços de melhoria da segurança rodoviária. Com efeito, embora alguns Estados-Membros procurem aplicar com êxito o código da estrada através dos chamados sistemas de pontos de penalização, outros optam por métodos diferentes, como a imposição imediata de sanções mais rigorosas ou a realização de mais campanhas direcionadas de aplicação e prevenção. Além disso, há que ter igualmente em conta o facto de os próprios sistemas de pontos de penalização poderem ser significativamente diferentes nos vários Estados-Membros que optem por aplicá-los. Como tal, os recursos e a atenção devem ser canalizados para outras medidas, que podem aumentar a segurança rodoviária e permitir simultaneamente aos Estados-Membros dar resposta aos diversos desafios que enfrentam, da forma que considerem mais eficiente.

Alteração 34
Proposta de diretiva
Considerando 35-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(35-B) Os Estados-Membros devem igualmente partilhar dados sobre as respetivas boas práticas no tocante a medidas de segurança rodoviária e formações de sensibilização para os riscos, principalmente no que se refere

aos condutores recém-encartados e no contexto da formação ao longo da vida, à utilização de um sistema de apoio por faixa etária, com recurso a intervenções de retorno de informação com provas de participação e recomendações fornecidas por um instrutor de condução, psicólogo do tráfego ou examinador, bem como medidas para reforçar a segurança rodoviária dos utentes da estrada vulneráveis.

Alteração 35
Proposta de diretiva
Considerando 37

Texto da Comissão

(37) Num contexto de gradual digitalização e automatização, de requisitos cada vez mais rigorosos em matéria de redução das emissões do transporte rodoviário, bem como de evolução tecnológica constante dos veículos a motor, é necessário manter todos os condutores atualizados em termos de conhecimentos sobre segurança rodoviária e sustentabilidade. *A promoção da* formação ao longo da vida pode ser fundamental para manter atualizadas as competências dos condutores experientes em termos de segurança rodoviária, novas tecnologias, condução ecológica (que permite melhorar a eficiência dos combustíveis e reduzir as emissões) e gestão da velocidade.

Alteração

(37) Num contexto de gradual digitalização e automatização, de requisitos cada vez mais rigorosos em matéria de redução das emissões do transporte rodoviário, bem como de evolução tecnológica constante dos veículos a motor, é necessário manter todos os condutores atualizados em termos de conhecimentos sobre *novas tecnologias*, segurança rodoviária e sustentabilidade. *Os Estados-Membros devem procurar promover a* formação ao longo da vida *dos condutores e incentivar a frequência de cursos de condução com segurança, nomeadamente com recurso a intervenções de retorno de informação com provas de participação e recomendações fornecidas por um instrutor de condução, psicólogo do tráfego ou examinador, que possam contribuir para uma mobilidade mais inclusiva. Tal formação* pode ser fundamental para manter atualizadas as competências dos condutores experientes em termos de segurança rodoviária, novas tecnologias, condução ecológica (que permite melhorar a eficiência dos combustíveis e reduzir as emissões) e gestão da velocidade.

Alteração 36
Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Certos aspetos aplicáveis aos condutores recém-encartados.

Alteração

d) Certos aspetos aplicáveis, **nomeadamente**, aos condutores recém-encartados.

Alteração 312
Proposta de diretiva
Artigo 1 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A presente diretiva não se aplica *aos veículos a motor, dotados de rodas ou lagartas, com dois eixos no mínimo, cuja função resida essencialmente na sua potência de tração e que sejam especialmente concebidos para puxar, empurrar, suportar ou acionar certas alfaias, máquinas ou reboques destinados a utilizações agrícolas ou florestais, e cuja utilização no transporte rodoviário de pessoas ou mercadorias ou na tração por estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou mercadorias seja apenas acessória.*

Alteração

2. ***Sem prejuízo do artigos 12.º-A e 20.º da presente diretiva, bem como do direito de os Estados-Membros acrescentarem categorias nacionais às cartas de condução que emitem em conformidade com o anexo I, a presente diretiva não se aplica às máquinas móveis dotadas de um motor de propulsão abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2006/42/CE, concebidas ou construídas com o objetivo de executar trabalhos, tais como máquinas móveis não rodoviárias, conforme definidas no [Regulamento relativo à homologação e fiscalização do mercado das máquinas móveis não rodoviárias que circulam na via pública e que altera o Regulamento (UE) 2019/1020 (2023/0090 (COD))].***

Alteração 38
Proposta de diretiva
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 1

Texto da Comissão

1) «Carta de condução», um documento **eletrónico ou físico** que comprova o direito de conduzir veículos a motor e indica as condições em que o titular está autorizado a conduzir;

Alteração

1) «Carta de condução», um documento que comprova o direito de conduzir veículos a motor e indica as condições em que o titular está autorizado a conduzir, **seja em formato físico ou digital ou ambos;**

Alteração 39
Proposta de diretiva
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

11-A)«Ambulância», um veículo da categoria M destinado ao transporte de pessoas doentes ou feridas e dispendo de equipamento especial para esse efeito, tal como referido em «Critérios de classificação dos veículos», «Veículos para fins especiais», no anexo I, parte A, ponto 5.3, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A};

^{1-A} Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

Alteração 40
Proposta de diretiva
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 11-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

11-B)«Autocaravana», um veículo da categoria M com um compartimento residencial que contenha bancos e mesa, espaço para dormir separado ou que possa ser convertido a partir dos bancos, instalações de cozinha, bem como armários e espaços de armazenamento, todos eles rigidamente fixados no compartimento residencial, tal como referido em «Critérios de classificação de veículos», «Veículos para fins especiais», no anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858;

Alteração 41
Proposta de diretiva
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 11-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

11-C) «Veículo alimentado por combustíveis alternativos»^{1-A}, um veículo a motor total ou parcialmente movido por um combustível alternativo, homologado nos termos do Regulamento (UE) 2018/858;

Alteração 42
Proposta de diretiva
Artigo 2 – parágrafo 1 – ponto 11-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

11-D) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substituto das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes, compostos por:

- a) Eletricidade consumida em todos os tipos de veículos elétricos;**
- b) Hidrogénio;**
- c) Gás natural, incluindo o biometano, em forma gasosa (gás natural comprimido – GNC) ou em forma liquefeita (gás natural liquefeito – GNL);**
- d) Gás de petróleo liquefeito (GPL);**
- e) Energia mecânica do armazenamento a bordo/da fonte a bordo, incluindo o calor residual;**
- f) Quaisquer outros «combustíveis neutros em termos de CO₂» referentes a todos os combustíveis na aceção da Diretiva (UE) 2018/2001 em que as emissões do combustível em utilização (eu) podem ser consideradas de impacto zero, o que significa que o equivalente de CO₂ do carbono incorporado na composição química do combustível em utilização (eu) é de origem biogénica, e/ou foi capturado, evitando assim a sua**

emissão como CO₂ para a atmosfera, ou foi capturado do ar ambiente, incluindo:

- i) os combustíveis renováveis e/ou sintéticos, como os biocombustíveis, o biogás, combustíveis biomássicos, combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes (RFNBO, sigla inglesa) ou combustíveis de carbono reciclado (RCF, sigla inglesa),*
- ii) outros combustíveis não enumerados na Diretiva (UE) 2018/2001 que podem ser abrangidos pela definição de combustíveis neutros em termos de CO₂ desde que cumpram as condições e os critérios de sustentabilidade dessa diretiva e dos atos delegados conexos, e*
- iii) uma mistura de dois ou mais combustíveis neutros em termos de CO₂ considerada um combustível neutro em termos de CO₂;*

Alteração 44
Proposta de diretiva
Artigo 3 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Até [data de adoção + 4 anos], os Estados-Membros devem assegurar que **apenas** são emitidas **cartas** de condução **móveis** por defeito. Até essa data, os Estados-Membros podem decidir emitir cartas de condução móveis.

Alteração

4. Até [data de adoção + 4 anos], os Estados-Membros devem assegurar que **aos requerentes** são emitidas **tanto uma carta** de condução **móvel como uma carta de condução física** por defeito. Até essa data, os Estados-Membros podem decidir emitir cartas de condução móveis.

Alteração 45
Proposta de diretiva
Artigo 3 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Em derrogação do n.º 4, **a pedido do requerente, os Estados-Membros devem poder emitir uma** carta de condução física **em vez da carta de condução móvel, ou ambas em conjunto.**

Alteração

5. Em derrogação do n.º 4, **os Estados-Membros devem prever o direito de os requerentes renunciarem à** carta de condução física **ou à digital, mediante pedido. Os Estados-Membros devem facilitar esses pedidos por parte dos requerentes e não procurar influenciá-los de modo algum.**

Alteração 46
Proposta de diretiva
Artigo 3 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Em derrogação do n.º 5, os Estados-Membros devem conceder aos requerentes que tenham renunciado a um dos formatos da sua carta de condução referido no n.º 4 o direito de solicitar a emissão ou a nova emissão desse formato renunciado. Qualquer emissão ou nova emissão de um formato renunciado deve ser disponibilizada sem demora injustificada e, o mais tardar, duas semanas a contar da data do pedido do requerente.

Alteração 47
Proposta de diretiva
Artigo 4 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. Os Estados-Membros devem garantir que, até 19 de janeiro de **2030**, todas as cartas de condução físicas emitidas ou em circulação cumprem todos os requisitos da presente diretiva.

4. Os Estados-Membros devem garantir que, até 19 de janeiro de **2033**, todas as cartas de condução físicas emitidas ou em circulação cumprem todos os requisitos da presente diretiva.

Alteração 48
Proposta de diretiva
Artigo 4 – n.º 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros podem decidir introduzir um suporte de armazenamento (circuito integrado) como parte integrante da carta de condução física. Sempre que um Estado-Membro decidir introduzir um circuito integrado como parte integrante da sua carta de condução física, pode também, caso a sua legislação nacional relativa às cartas de condução assim o preveja, decidir

Os Estados-Membros podem decidir introduzir um suporte de armazenamento (circuito integrado) como parte integrante da carta de condução física. Sempre que um Estado-Membro decidir introduzir um circuito integrado como parte integrante da sua carta de condução física, pode também, caso a sua legislação nacional relativa às cartas de condução assim o preveja, decidir

armazenar no circuito integrado dados adicionais, para além dos especificados no anexo I, parte D.

armazenar no circuito integrado dados adicionais, para além dos especificados no anexo I, parte D. ***O período de conservação dos dados pessoais armazenados no circuito integrado deve, sempre que possível, estar alinhado com a validade da carta de condução.***

Alteração 49

Proposta de diretiva

Artigo 5 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Estas aplicações devem basear-se nas carteiras europeias de identidade digital emitidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶².

⁶² Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

Alteração

Essas aplicações devem basear-se nas carteiras europeias de identidade digital emitidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶² ***e deve garantir-se um nível adequado de segurança das referidas aplicações.***

⁶² Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativo à identificação eletrónica e aos serviços de confiança para as transações eletrónicas no mercado interno (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73).

Alteração 50

Proposta de diretiva

Artigo 5 – n.º 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem assegurar que as aplicações eletrónicas não contêm ***ou, em caso de aplicação de um indicador, não disponibilizam*** mais dados do que os referidos no anexo I, parte D.

Alteração

Os Estados-Membros devem assegurar que as aplicações eletrónicas não contêm mais dados do que os referidos no anexo I, parte D.

Alteração 51
Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem assegurar que os dados pessoais necessários para a verificação dos direitos de condução do titular da carta de condução móvel não são conservados pelo verificador e que a autoridade emissora da carta de condução trata as informações recebidas através da notificação apenas para efeitos de resposta ao pedido de verificação.

Alteração

Os Estados-Membros devem assegurar que os dados pessoais necessários para a verificação dos direitos de condução do titular da carta de condução móvel não são conservados pelo verificador e que a autoridade emissora da carta de condução trata as informações recebidas através da notificação apenas para efeitos de resposta ao pedido de verificação. ***O tratamento dos dados pessoais é realizado em conformidade com o Regulamento (UE) 2016/679 e o Regulamento (UE) 2018/1725, e, quando pertinente, com a Diretiva 2002/58/CE, aplicando os princípios da «minimização de dados», da «limitação da finalidade» e da «proteção de dados desde a conceção e por defeito», principalmente no que diz respeito às medidas técnicas.***

Alteração 52
Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os Estados-Membros devem informar a Comissão da lista de sistemas nacionais pertinentes autorizados a emitir dados ***e indicadores*** para as cartas de condução móveis. A Comissão disponibilizará ao público, através de um canal seguro, a lista dos referidos sistemas nacionais dos Estados-Membros, num formato eletronicamente assinado ou selado, adequado ao tratamento automático.

Alteração

5. Os Estados-Membros devem informar a Comissão da lista de sistemas nacionais pertinentes autorizados a emitir dados para as cartas de condução móveis. A Comissão disponibilizará ao público, através de um canal seguro, a lista dos referidos sistemas nacionais dos Estados-Membros, num formato eletronicamente assinado ou selado, adequado ao tratamento automático.

Alteração 53
Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Até [data de adoção + 18 meses], a Comissão deve adotar atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas à interoperabilidade, à segurança e aos ensaios das cartas de condução móveis, incluindo as funcionalidades de verificação e a interface com os sistemas nacionais. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 2.

Alteração

7. Até [data de adoção + 18 meses], a Comissão deve adotar atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas à interoperabilidade, à segurança e aos ensaios das cartas de condução móveis, incluindo as funcionalidades de verificação e a interface com os sistemas nacionais **e que tenham em conta os requisitos necessários para garantir o reconhecimento dessas cartas de condução pelas autoridades de países terceiros**. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 2.

Alteração 54
Proposta de diretiva
Artigo 5 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. A Comissão deve prestar assistência aos Estados-Membros a esse respeito, os quais deverão colaborar no sentido de alcançar a utilização e o reconhecimento a nível mundial da carta de condução móvel europeia através da introdução de uma alteração à Convenção de Genebra sobre o Trânsito Rodoviário, de 19 de setembro de 1949, à Convenção Internacional relativa à Circulação Rodoviária, de 24 de abril de 1926, e à Convenção de Viena sobre a Circulação Rodoviária, de 8 de novembro de 1968.

Alteração 55
Proposta de diretiva
Artigo 6 – n.º 1 – alínea a) – parágrafo 2 – travessão 1

Texto da Comissão

- veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima projetada não superior a 45 km/h (excluindo os veículos com uma velocidade máxima projetada inferior ou igual a 25 km/h),

Alteração

- veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima projetada não superior a 45 km/h **e uma potência útil máxima não superior a 4 kW** (excluindo os veículos com uma velocidade máxima projetada inferior ou igual a 25 km/h),

Alteração 56
Proposta de diretiva
Artigo 6 – n.º 1 – alínea b) – subalínea i) – travessão 1

Texto da Comissão

- motociclos com uma cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, uma potência máxima **de** 11 kW e uma relação potência/peso inferior ou igual a 0,1 kW/kg,

Alteração

- motociclos com uma cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, uma potência **útil** máxima **não superior a** 11 kW e uma relação potência/peso inferior ou igual a 0,1 kW/kg,

Alteração 57
Proposta de diretiva
Artigo 6 – n.º 1 – alínea b) – subalínea i) – travessão 2

Texto da Comissão

- triciclos motorizados com uma potência máxima **de** 15 kW;

Alteração

- triciclos motorizados com uma potência **útil** máxima **não superior a** 15 kW;

Alteração 58
Proposta de diretiva
Artigo 6 – n.º 1 – alínea b) – subalínea ii) – travessão 1

Texto da Comissão

- motociclos de potência máxima **de** 35 kW e uma relação potência/peso inferior a 0,2 kW/kg, não derivados de uma versão que tenha mais de 70 kW;

Alteração

- motociclos de potência **útil** máxima **não superior a** 35 kW e uma relação potência/peso inferior a 0,2 kW/kg, não derivados de uma versão que tenha mais de 70 kW;

Alteração 59

Proposta de diretiva

Artigo 6 – n.º 1 – alínea b) – subalínea iii) – travessão 2

Texto da Comissão

- triciclos motorizados com uma potência superior a 15 kW;

Alteração

- triciclos motorizados com uma potência **útil máxima** superior a 15 kW;

Sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, aos automóveis das categorias a que se referem as alíneas a) e b) pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda a metade do peso da massa sem carga do veículo trator;

Alteração 60

Proposta de diretiva

Artigo 6 – n.º 1 – alínea c) – subalínea viii) – travessão 1

Texto da Comissão

- automóveis concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a 16, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo não superior a oito metros,

Alteração

- automóveis concebidos e construídos para transportar um número de passageiros **superior a 8 mas** não superior a 16, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo não superior a oito metros,

Alteração 69

Proposta de diretiva

Artigo 6 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Com o acordo prévio da Comissão, que avaliará o impacto da medida proposta na segurança rodoviária, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente artigo alguns tipos específicos de veículos a motor, incluindo os veículos especiais para pessoas com deficiência.

Alteração

Com o acordo prévio da Comissão, que avaliará o impacto da medida proposta na segurança rodoviária, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente artigo alguns tipos específicos de veículos a motor, incluindo os veículos especiais para pessoas com deficiência **ou veículos utilizados no setor da construção que sejam classificados, nomeadamente, como máquinas móveis não rodoviárias.**

Alteração 70
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) 16 anos para as categorias AM, A1 e **BI**;

Alteração

a) 16 anos para as categorias AM, A1, **BI** e **T**;

Alteração 71
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) Sem prejuízo das circunstâncias previstas no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561, 18 anos para as categorias C, CE, D1 e D1E, para os motoristas profissionais que utilizem uma carta de condução a nível nacional e internacional, desde que sejam titulares de um certificado de aptidão profissional (CAP);

Alteração 72
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 1 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Sem prejuízo das circunstâncias previstas no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561, 21 anos para as categorias D e DE, para os motoristas profissionais que utilizem uma carta de condução a nível nacional e internacional, desde que sejam titulares de um certificado de aptidão profissional (CAP).

Alteração 73
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Para a categoria B1, podem elevá-la para 18 anos;

Alteração

b) Para a categoria B1, podem elevá-la para 18 anos;

Os Estados-Membros não podem emitir uma carta de condução para a categoria B1 a favor de candidatos com idade superior a 21 anos no caso dos veículos referidos no artigo 9.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alínea c), e nas condições previstas nesse número.

Alteração 74
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Veículos utilizados pelo serviço de combate a incêndios e veículos utilizados na manutenção da ordem pública;

Alteração

a) Veículos utilizados pelo serviço de combate a incêndios, ***pelos serviços de proteção civil*** e veículos utilizados na manutenção da ordem pública;

Alteração 75
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 3 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros podem reconhecer mutuamente a validade, no seu território, de cartas de condução emitidas a titulares com idades inferiores às idades mínimas previstas no presente número.

Alteração 76
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

As cartas de condução emitidas em conformidade com ***os*** n.ºs 2 e 3 só são válidas no território do Estado-Membro de emissão até o seu titular atingir o limite mínimo de idade previsto no n.º 1.

Alteração

As cartas de condução emitidas em conformidade com ***o*** n.º 2 só são válidas no território do Estado-Membro de emissão até o seu titular atingir o limite mínimo de idade previsto no n.º 1.

Alteração 77
Proposta de diretiva
Artigo 7 – n.º 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Em derrogação do n.º 1, alíneas d) e e), do presente artigo, sempre que o candidato for titular do certificado de aptidão profissional referido no artigo 6.º da Diretiva (UE) 2022/2561, a idade mínima para a emissão da carta de condução é a seguinte:

- a) *Para as categorias C e CE, as idades mínimas previstas no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva (UE) 2022/2561;*
- b) *Para as categorias D1 e D1E, a idade mínima prevista no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), segundo parágrafo, da referida diretiva;*
- c) *Para as categorias D e DE, as idades mínimas previstas no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), primeiro parágrafo, no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), primeiro parágrafo, e no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), da referida diretiva.*

Alteração 78
Proposta de diretiva
Artigo 8 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem assinalar as cartas de condução emitidas a pessoas autorizadas a conduzir que estejam sujeitas a uma ou mais condições. Para o efeito, os Estados-Membros devem utilizar os códigos da União correspondentes previstos no anexo I, parte E. Podem também utilizar códigos nacionais para as condições não abrangidas pelo anexo I, parte E.

Alteração

Suprimido

Os Estados-Membros devem assinalar as cartas de condução emitidas a pessoas autorizadas a conduzir que estejam sujeitas a uma ou mais condições. Para o efeito, os Estados-Membros devem utilizar os códigos da União correspondentes previstos no anexo I, parte E. Podem também utilizar códigos nacionais para as condições não abrangidas pelo anexo I, parte E, **e, caso o façam, devem comunicar este facto, sem demora, à**

Comissão, juntamente com os detalhes dos códigos e dos casos em que são utilizados, após a entrada em vigor da presente diretiva e quando sejam efetuados aditamentos ou modificações [posteriores] aos códigos existentes.

Alteração 80
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) As cartas emitidas para as categorias CE e DE são válidas para as categorias C e D, respetivamente;

Alteração 81
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

d-A) As cartas emitidas para as categorias C1E e D1E são válidas para as categorias C1 e D1, respetivamente;

Alteração 82
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

h) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria B, esta será válida para a condução dos veículos alimentados por combustíveis alternativos *referidos no* artigo 2.º da Diretiva **96/53/CE do Conselho**⁶³ com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, sem reboque.

h) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria B, esta será válida para a condução dos veículos alimentados por combustíveis alternativos *na aceção do* artigo 2.º, *alínea [11-C)] da presente* diretiva *para as* categorias *M e N estabelecidas pelo Regulamento (UE) 2018/858, que se destinam a ser utilizados na via pública, incluindo os concebidos e construídos numa ou várias fases,* com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, sem reboque,

e para o transporte de passageiros com uma capacidade máxima de oito lugares sentados, sem contar com o condutor. A esses veículos pode ser acoplado um reboque ou semirreboque, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 5 000 kg;

⁶³ Diretiva 96/53/CE do Conselho, de 25 de julho de 1996, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional para certos veículos rodoviários em circulação na Comunidade (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

⁶³ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

Alteração 83
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-A) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria B, esta será válida para a condução de ambulâncias, na aceção do artigo 2.º, [ponto 11-A)], e de outros veículos para fins especiais, assim como de autocaravanas, na aceção do artigo 2.º, [ponto 11-B)] da presente diretiva, que não excedam 4 250 kg;

Nos relatórios periódicos apresentados ao Parlamento Europeu e ao Conselho referidos no artigo 20.º da presente diretiva, a Comissão deve analisar o impacto dos progressos tecnológicos no domínio do equipamento médico de emergência e/ou da utilização de combustíveis alternativos na massa total das ambulâncias. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 21.º da presente diretiva, para alterar a presente diretiva no sentido de atualizar o peso máximo das ambulâncias com base nas conclusões dos

referidos relatórios periódicos.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 21.º, para alterar a presente diretiva no sentido de atualizar o peso máximo dos veículos referidos no primeiro parágrafo da presente alínea, a fim de acautelar o impacto dos progressos tecnológicos e do desenvolvimento de combustíveis alternativos na massa das ambulâncias;

Alteração 84
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-B) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria BE, esta será válida para a condução de veículos alimentados por combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º, ponto 11-C), da presente diretiva para as categorias M e N estabelecidas pelo Regulamento (UE) 2018/858, que se destinem a ser utilizados na via pública, incluindo os concebidos e construídos numa ou várias fases, com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, sem reboque. A estes veículos pode ser acoplados um reboque ou semirreboque, desde que a massa máxima autorizada do reboque ou do semirreboque não exceda 3 500 kg;

Alteração 85
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h-C) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-C) Três anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria C1, esta será válida para a

condução de veículos alimentados por combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º, [ponto 11-C)], da presente diretiva, com uma massa máxima autorizada superior a 7 500 kg, mas não superior a 8 250 kg, sem reboque e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor. A estes veículos pode ser acoplado um reboque cuja massa autorizada não exceda 750 kg;

Alteração 86
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h-D) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-D) Três anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria C1E, esta será válida para os veículos referidos no artigo 9.º, n.º 2, alínea h-C) e para o seu reboque ou semirreboque com uma massa máxima autorizada superior a 750 kg, desde que a massa autorizada do conjunto assim formado não exceda 12 750 kg;

Alteração 88
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – alínea h-F) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-F) Quatro anos após a primeira emissão de uma carta de condução para a categoria D1, esta será válida para veículos concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a 22, sem contar com o condutor, e com um comprimento máximo não superior a oito metros.

Alteração 89
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

No segundo relatório sobre a aplicação a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, previsto no artigo 20.º da presente diretiva, a Comissão deve avaliar o impacto do desenvolvimento e da implantação de veículos alimentados por combustíveis alternativos e/ou da aplicação [das alíneas h) a h-D) do presente artigo] na segurança rodoviária. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 21.º da presente diretiva, no sentido de atualizar os limites relativos à massa dos veículos alimentados por combustíveis alternativos.

Alteração 91
Proposta de diretiva
Artigo 9 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Os Estados-Membros podem autorizar os titulares de uma carta de condução emitida para a categoria C a conduzir, no seu território, veículos das categorias D ou D1, desde que o veículo não transporte quaisquer outras pessoas e o condutor do veículo seja a pessoa incumbida de efetuar a inspeção técnica, em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE, ou um mecânico da oficina de reparação automóvel incumbida de efetuar um ciclo de condução de ensaio, num raio de 5 km em torno da oficina, após o veículo ter sido reparado, ou para fins de manutenção ou de inspeção. Os Estados-Membros devem informar a Comissão de todas as autorizações concedidas nos termos do presente número.

Alteração 94
Proposta de diretiva
Artigo 10 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os Estados-Membros devem adotar as disposições necessárias para assegurar que as pessoas com deficiência e cujo exame seja realizado num veículo adaptado a essa sua condição sejam dispensadas de efetuar tarefas incompatíveis com a deficiência em questão.

Alteração 95
Proposta de diretiva
Artigo 10 – n.º 2 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

O período de validade administrativa das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros é o seguinte:

O período ***mínimo*** de validade administrativa das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros é o seguinte:

Alterações 253, 315 e 335
Proposta de diretiva
Artigo 10 – n.º 2 – parágrafo 5

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros podem limitar o período de validade administrativa de uma carta de condução, seja qual for a sua categoria, caso se revele necessário aumentar a frequência dos exames médicos ou aplicar outras medidas específicas, incluindo restrições aos infratores rodoviários.

Os Estados-Membros podem, ***sempre no respeito do princípio da subsidiariedade***, limitar o período de validade administrativa de uma carta de condução, seja qual for a sua categoria, ***tendo simultaneamente em conta a aptidão médica e a capacidade para conduzir em segurança, em conformidade com o anexo III***, caso se revele necessário aumentar a frequência dos exames médicos ou aplicar outras medidas específicas, incluindo restrições aos infratores rodoviários, ***a fim de melhorar ainda mais as medidas de segurança rodoviária.***

Alteração 97

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 2 – parágrafo 6

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem reduzir o período de validade administrativa, fixado no primeiro parágrafo para cinco anos ou menos, no caso de cartas de condução de titulares residentes no seu território que tenham completado 70 anos de idade, a fim de aumentar a frequência dos exames médicos ou aplicar outras medidas específicas, tais como cursos de atualização. Essa redução só deve ser aplicada aquando da renovação da carta de condução.

Alteração

Suprimido

Alteração 99

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão

A Comissão adotará, até [data de adoção + 18 meses], atos de execução que estabeleçam o conteúdo da autoavaliação referida no anexo III, ponto 3, e abranjam todas as incapacidades médicas mencionadas nesse anexo. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 2.

Alteração

Suprimido

Alterações 256 e 318

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 6 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Ao renovarem cartas de condução das categorias AM, A, A1, A2, B, B1, BE e T, os Estados-Membros podem, sempre no respeito do princípio da subsidiariedade, exigir um exame que aplique as normas mínimas de aptidão para conduzir estabelecidas no anexo III.

Alteração 100

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A. Os Estados-Membros devem estabelecer orientações baseadas em dados concretos para os médicos de clínica geral e os médicos de família a fim de identificarem as pessoas para as quais a condução de um veículo possa constituir um risco, e devem articular-se com as autoridades responsáveis pela emissão de cartas de condução.

Alteração 101

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 6-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-B. Os Estados-Membros devem organizar campanhas nacionais de sensibilização para que o público em geral conheça os sinais mentais ou físicos que poderão implicar que a condução de um veículo constitui um risco para a pessoa que os apresente.

Alteração 102

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução *física*. No entanto, uma pessoa pode *ser titular de várias cartas* de condução *móveis, desde que sejam emitidas pelo mesmo Estado-Membro*.

Alteração

Ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução. No entanto, uma pessoa pode *guardar uma carta* de condução *móvel em vários dispositivos*.

Alteração 103

Proposta de diretiva

Artigo 10 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. *A Comissão deve, com base em pareceres de peritos, desenvolver um curso de formação em linha para médicos de clínica geral que lhes permita avaliar todos os aspetos da aptidão para conduzir de um requerente.*

Alteração 104

Proposta de diretiva

Artigo 11 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. O Estado-Membro que proceder à troca enviará a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos dessa ação.

3. O Estado-Membro que proceder à troca **de uma carta de condução física** enviará a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos dessa ação. **O Estado-Membro que proceder à troca de uma carta de condução deve informar as autoridades do Estado-Membro emissor, especificando os motivos da troca. Os Estados-Membros que tiverem inicialmente emitido a carta de condução devem velar por que a antiga carta móvel**

deixe de poder ser visualizada. Para efeitos de comunicação, os Estados-Membros devem utilizar a rede de cartas de condução da UE referida no artigo 19.º.

Alteração 105
Proposta de diretiva
Artigo 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 11.º-A

Carta de condução provisória

- 1. Na substituição, renovação ou troca de uma carta de condução, o Estado-Membro que procede à substituição, renovação ou troca emite uma carta de condução provisória sob a forma de um certificado, mesmo que seja o mesmo Estado-Membro que emitiu a carta anterior. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, até 31 de dezembro de 2025 e nos termos do artigo 21.º da presente diretiva, no sentido de completar a presente diretiva, estabelecendo um modelo normalizado do referido certificado. Quando adote atos delegados, a Comissão deve ter em conta todos os riscos de falsificação desses modelos.***
- 2. Os certificados emitidos por um Estado-Membro ao abrigo do presente artigo serão válidos por um período máximo de 1 mês. Estes certificados devem ser mutuamente reconhecidos pelos Estados-Membros. Quando a substituição, renovação ou troca da carta de condução demore mais tempo, os Estados-Membros podem renovar o certificado por duas vezes, cada uma delas por um período não superior a 1 mês. A validade desse certificado cessa automaticamente a partir do momento em que o seu titular obtenha uma carta de condução física ou móvel, nos termos do artigo 3.º.***

Alteração 106
Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Sempre que um país terceiro seja identificado dessa forma, a Comissão pode avaliar o referido quadro em cooperação com os Estados-Membros. Os Estados-Membros dispõem de um prazo de seis meses para apresentar o seu parecer sobre o quadro em matéria de transportes rodoviários em vigor no país terceiro identificado. A Comissão avançará com a avaliação após ter recebido os pareceres de todos os Estados-Membros ou uma vez expirado o prazo para o envio dos pareceres, consoante o que ocorrer mais *tarde*.

Alteração

Sempre que um país terceiro seja identificado dessa forma, a Comissão pode avaliar o referido quadro em cooperação com os Estados-Membros. Os Estados-Membros dispõem de um prazo de seis meses para apresentar o seu parecer sobre o quadro em matéria de transportes rodoviários em vigor no país terceiro identificado. A Comissão avançará com a avaliação após ter recebido os pareceres de todos os Estados-Membros ou uma vez expirado o prazo para o envio dos pareceres, consoante o que ocorrer mais *cedo*.

Alteração 107
Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 6 – parágrafo 3 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

f-A) O sistema de troca de cartas de condução da UE utilizado pelo país terceiro.

Alteração 108
Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. Um certificado de aptidão profissional (CAP), ou certificado equivalente, emitido por um país terceiro, a que se refere o n.º 2, pode ser substituído por um novo CAP emitido por um Estado-Membro no qual o titular tenha completado uma formação complementar com uma duração de até 35 horas. Essa formação suplementar

deve ser ministrada na língua da UE que o [candidato] melhor compreenda. Quando necessário, deve ser prestado o devido apoio linguístico para garantir um elevado nível de competência e de segurança rodoviária, em conformidade com a Diretiva (UE) 2022/2561 relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros^{1-A},

Para determinar se os países terceiros dispõem de regras total ou parcialmente comparáveis às regras correspondentes da União que garantam um nível de segurança rodoviária total ou parcialmente comparável ao da União, a Comissão fica habilitada a adotar, o mais tardar, até ... [2 anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa] atos delegados, nos termos do artigo 21.º, para completar a presente diretiva, estabelecendo as condições e os critérios e metodologias a utilizar na avaliação das regras de países terceiros em matéria de formação profissional dos motoristas ou das regras de países terceiros relativas aos procedimentos de certificação e exame, ou ambos.

Com base nesses [atos delegados/condições, critérios e metodologias de avaliação], e em cooperação com os Estados-Membros de acordo com o procedimento estabelecido no n.º 6, a Comissão adota atos de execução que indiquem a sua decisão quanto à existência, num determinado país terceiro, de regras em matéria de formação profissional dos motoristas e/ou regras relativas a procedimentos de certificação e exame total ou parcialmente comparáveis às regras correspondentes da União, que garantam um nível de segurança rodoviária total ou parcialmente comparável ao da União. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º, n.º 2.

^{1-A}Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros (JO L 330 de 23.12.2022, p. 46).

Alteração 109
Proposta de diretiva
Artigo 12 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A Comissão publicará no Jornal Oficial da União Europeia e no seu sítio Web uma lista dos países terceiros que foram objeto de uma decisão de execução nos termos *do* n.º 7, e publicará igualmente em conformidade todas as alterações pertinentes introduzidas nos termos do n.º 9.

Alteração

9. A Comissão publicará no Jornal Oficial da União Europeia e no seu sítio Web uma lista dos países terceiros que foram objeto de uma decisão de execução nos termos *dos* n.ºs 7 e 8-A, e publicará igualmente em conformidade todas as alterações pertinentes introduzidas nos termos do n.º 8.

Alteração 320

Proposta de diretiva
Artigo 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 12.º-A

Plataforma de cooperação

1. A Comissão cria uma plataforma de cooperação para agregar, tratar e divulgar conhecimentos e informações sobre as melhores práticas relativas a:

a) Os programas de formação dos condutores nos Estados-Membros, incluindo a formação para veículos de utilização especial, como as máquinas móveis não rodoviárias;

b) O licenciamento e a utilização normal de veículos de utilização especial, como as máquinas móveis não rodoviárias nos diferentes Estados-Membros, incluindo as implicações transfronteiras das diferenças

entre estas regras, com vista a facilitar a utilização das máquinas em questão; e
c) Qualquer outro assunto considerado adequado.

2. A plataforma inclui as autoridades competentes dos Estados-Membros e as partes interessadas pertinentes do setor dos transportes rodoviários e, sempre que possível, facilita o desenvolvimento das boas práticas em questão.

Alteração 110
Proposta de diretiva
Artigo 13 – n.º 3 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Um Estado-Membro deve suspender uma carta de condução se um exame médico para confirmação da validade, conforme referido no artigo 10.º, revelar uma perda temporária dos requisitos físicos e mentais no que diz respeito às condições médicas estabelecidas no anexo III.

Alteração 111
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, alíneas b) e d), respetivamente, os Estados-Membros devem emitir cartas de condução, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, para as categorias B e C, assinaladas com o código da União 98.02 especificado no anexo I, parte E, aos requerentes que tenham completado 17 anos de idade.

1. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, alíneas b) e d), respetivamente, os Estados-Membros devem emitir cartas de condução, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, para as categorias B, C e **CI**, assinaladas com o código da União 98.02 especificado no anexo I, parte E, aos requerentes que tenham completado 17 anos de idade.

Alteração 112
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

2. Os titulares de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 que não tenham completado 18 anos de idade só podem conduzir se acompanhados por uma pessoa **que preencha** as seguintes condições:

Alteração

2. Os titulares de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 que não tenham completado 18 anos de idade só podem conduzir se acompanhados por uma pessoa **sentada no banco do passageiro da frente e capaz de fornecer orientações durante a condução. O acompanhante deve cumprir as regras relacionadas com a condução sob o efeito de álcool ou drogas ou num estado de incapacidade por qualquer outro motivo e deve satisfazer** as seguintes condições:

Alteração 113
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Seja titular de uma carta de condução da categoria em causa, emitida há mais de cinco anos;

Alteração

b) Seja titular de uma carta de condução **da UE** da categoria em causa, emitida há mais de cinco anos;

Alteração 114
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão

e) No caso de um veículo **da categoria C**, possui a qualificação e a formação previstas na Diretiva (UE) 2022/2561.

Alteração

e) No caso de um veículo **das categorias C e CI**, possui a qualificação e a formação previstas na Diretiva (UE) 2022/2561.

Alteração 115
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) No caso de um veículo das categorias C e C1, tenha realizado o curso de formação específico de sete horas para adquirir as competências profissionais e pedagógicas necessárias, no âmbito da sua formação periódica para o certificado de aptidão profissional.

Alteração 116
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 2 – parágrafo 2 (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros podem decidir aumentar a duração dessa formação para um máximo de 14 horas.

Alteração 117
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. O regime de condução acompanhada não prejudica as atuais opções dos Estados-Membros em termos de redução da idade mínima para a categoria B, conforme definida no artigo 7.º, n.º 2, da presente diretiva, nem os impede de aplicar condições conexas a nível nacional.

Alteração 118
Proposta de diretiva
Artigo 14 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Os Estados-Membros podem reduzir a idade prevista no n.º 1 às pessoas que tenham a sua residência habitual no seu território, a fim de realizarem projetos-piloto e recolherem dados sobre os efeitos de regimes de condução acompanhada com uma idade inferior no âmbito da formação do requerente até que este atinja os 3 500 km. Se um Estado-Membro tencione fazer uso desta faculdade, deve apresentar um pedido fundamentado à Comissão. A Comissão deve avaliar o pedido fundamentado, em diálogo com o Estado-Membro em causa, e tomar uma decisão no prazo de três meses. A Comissão pode aprovar ou recusar o pedido mediante a apresentação de um parecer fundamentado, ou aprová-lo sob condições adicionais, a fim de garantir a segurança rodoviária. Caso a Comissão conceda uma derrogação, continuará a aplicar-se o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4. Os Estados-Membros acompanharão os resultados dos projetos-piloto aprovados e comunicá-los-ão à Comissão. A Comissão avalia os pedidos e, quando disponíveis, os resultados dos projetos-piloto aprovados nas suas revisões periódicas.

Alteração 119
Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. O titular de uma carta de condução de uma determinada categoria emitida pela primeira vez é considerado um condutor recém-encartado e está sujeito a um período probatório de, pelo menos, dois

1. O titular de uma carta de condução de uma determinada categoria emitida pela primeira vez é considerado um condutor recém-encartado e está sujeito a um período probatório de, pelo menos, dois anos. **Os Estados-Membros devem**

anos.

estabelecer regras relativas à duração do período e às sanções aplicáveis aos novos condutores.

Alteração 268

Proposta de diretiva

Artigo 15 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os Estados-Membros devem instituir a obrigação de os condutores recém-encartados exibirem um dístico normalizado da União no para-brisas traseiro do seu veículo durante todo o período probatório. O mais tardar [6 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva], a Comissão deve adotar um ato delegado, em conformidade com o artigo 21.º, que estabeleça as especificações visuais comuns do dístico comum.

Alteração 120

Proposta de diretiva

Artigo 15 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às penas aplicáveis aos condutores recém-encartados que conduzam com um teor de álcool no sangue superior a 0,0 g/ml e **adotar** todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As referidas penas devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

2. Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às penas aplicáveis aos condutores recém-encartados que conduzam com um teor de álcool no sangue superior a 0,2 g/ml **ou sob a influência de substâncias psicotrópicas ou estupefacientes. As autoridades executoras dos Estados-Membros devem estabelecer um limiar técnico de tolerância zero com base no limite mais baixo de quantificação que tenha em conta a exposição passiva ou acidental e tomem** todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. **e adotar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação** As referidas penas devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias, **e podem incluir a inibição do direito de conduzir.**

Alteração 121
Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Os Estados-Membros devem estabelecer regras mais restritivas relativas às penas aplicáveis aos condutores recém-encartados, nomeadamente quando não utilizem o equipamento de segurança ou conduzam sem uma carta de condução válida, e adotar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As referidas penas devem ser eficazes, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Alteração 269

Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-B. Os Estados-Membros podem alargar a todos os condutores a aplicação do sistema de tolerância zero para álcool e drogas psicotrópicas ilícitas.

Alteração 122
Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Os Estados-Membros podem estabelecer regras adicionais aplicáveis no seu território aos condutores recém-encartados durante o período probatório, a fim de melhorar a segurança rodoviária. Devem informar a Comissão desse facto.

3. Os Estados-Membros podem estabelecer regras adicionais aplicáveis no seu território aos condutores recém-encartados durante o período probatório, a fim de melhorar a segurança rodoviária. Devem informar a Comissão desse facto. ***As referidas regras não podem limitar a condução noturna.***

Alteração 123
Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. *No caso dos condutores que obtêm uma nova categoria durante o seu período probatório para uma categoria de carta de condução anteriormente emitida, o período probatório da nova categoria pode ser reduzido tendo em conta a parte do período probatório já concluída, que não pode ser inferior a seis meses. Esta redução não se aplica se a carta de condução existente tiver sido emitida apenas para a categoria AM.*

Alteração 124
Proposta de diretiva
Artigo 15 – n.º 5-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-B. *Os Estados-Membros são incentivados a incluir nos respetivos programas curriculares do ensino básico e secundário formação adaptada à idade sobre as regras de segurança rodoviária e formação de sensibilização para os riscos rodoviários. Os Estados-Membros podem utilizar as receitas afetadas ao abrigo da [Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}] para apoiar financeiramente tais iniciativas. A Comissão pode utilizar os recursos referidos no [artigo 8.º-A dessa diretiva] para o mesmo efeito.*

^{1-A} *Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária (JO L 68 de 13.3.2015, p. 9).*

Alteração 125
Proposta de diretiva
Artigo 16 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os examinadores em funções até **19 de janeiro de 2013** ficam sujeitos apenas aos requisitos relativos às garantias de qualidade e às medidas de formação contínua regular.

Alteração

Os examinadores em funções até **à entrada em vigor da presente diretiva** ficam sujeitos apenas aos requisitos relativos às garantias de qualidade e às medidas de formação contínua regular.

Alteração 126
Proposta de diretiva
Artigo 17 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por residência habitual o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, por motivos pessoais *e* profissionais *ou*, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, por motivos pessoais que resultem de laços estreitos entre a pessoa e o local onde vive.

Alteração

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por residência habitual o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, por motivos pessoais *ou* profissionais *e*, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, por motivos pessoais que resultem de laços estreitos entre a pessoa e o local onde vive.

Alteração 127
Proposta de diretiva
Artigo 17 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Em derrogação do artigo 10.º, n.º 1, alínea e), e para efeitos específicos da primeira emissão de uma carta de condução da **categoria B**, um requerente cujo Estado-Membro de residência habitual seja diferente do seu Estado-Membro de nacionalidade pode obter uma carta de condução emitida por este último, se o Estado-Membro de residência habitual não lhe permitir realizar os exames teóricos ou práticos numa das línguas oficiais do Estado-Membro de nacionalidade ou com um intérprete.

Alteração

4. Em derrogação do artigo 10.º, n.º 1, alínea e), e para efeitos específicos da primeira emissão de uma carta de condução da categoria B, um requerente cujo Estado-Membro de residência habitual seja diferente do seu Estado-Membro de nacionalidade pode obter uma carta de condução emitida por este último, se o Estado-Membro de residência habitual não lhe permitir realizar os exames teóricos ou práticos numa das línguas oficiais **da UE** do Estado-Membro de nacionalidade ou com um intérprete.

Alteração 128
Proposta de diretiva
Artigo 18 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros devem aplicar as equivalências estabelecidas pela Decisão (UE) 2016/1945⁶⁴ da Comissão entre os direitos obtidos antes **de 19 de janeiro de 2013** e as categorias definidas no artigo 6.º da presente diretiva.

⁶⁴ Decisão (UE) 2016/1945 da Comissão, de 14 de outubro de 2016, sobre as equivalências entre categorias de cartas de condução (JO L 302 de 9.11.2016, p. 62).

Alteração

1. Os Estados-Membros devem aplicar as equivalências estabelecidas pela Decisão (UE) 2016/1945 da Comissão⁶⁴ entre os direitos obtidos antes **da entrada em vigor da presente diretiva** e as categorias definidas no artigo 6.º da presente diretiva.

⁶⁴ Decisão (UE) 2016/1945 da Comissão, de 14 de outubro de 2016, sobre as equivalências entre categorias de cartas de condução (JO L 302 de 9.11.2016, p. 62).

Alteração 129
Proposta de diretiva
Artigo 18 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Qualquer direito de conduzir concedido até **19 de janeiro de 2013** não pode ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente diretiva.

Alteração

2. Qualquer direito de conduzir concedido até **à entrada em vigor da presente diretiva** não pode ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente diretiva.

Alteração 130
Proposta de diretiva
Artigo 19 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Prevenir, detetar e investigar **as** infrações penais **referidas no** [REFERÊNCIA A PRÜM II];

Alteração

c) Prevenir, detetar e investigar infrações penais **relacionadas com o tráfego rodoviário, em conformidade com** [REFERÊNCIA A PRÜM II], **desde que sejam aplicáveis todas as condições necessárias para o efeito e respeitando devidamente os princípios da limitação da finalidade, da necessidade e da proporcionalidade;**

Alteração 131
Proposta de diretiva
Artigo 20 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem comunicar anualmente a Comissão o número de cartas de condução emitidas, renovadas, substituídas, retiradas e trocadas, para cada categoria, incluindo dados sobre a emissão e utilização de cartas de condução móveis.

Alteração

Os Estados-Membros devem comunicar anualmente a Comissão o número de cartas de condução emitidas, renovadas, substituídas, retiradas e trocadas, para cada categoria, incluindo dados sobre a emissão e utilização de cartas de condução móveis. ***Os Estados-Membros devem igualmente comunicar à Comissão, no prazo de três meses, quaisquer alterações a disposições legislativas, regulamentares e administrativas por si adotadas e necessárias para dar cumprimento à presente diretiva, que afetem a aplicação do disposto na presente diretiva.***

Alteração 132
Proposta de diretiva
Artigo 20 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem também partilhar dados sobre as suas melhores práticas relacionadas com medidas de segurança rodoviária e formações de sensibilização para os riscos, principalmente no que se refere aos condutores recém-encartados e no contexto da formação ao longo da vida, sobre outros tipos de exames de aptidão médica por faixa etária, a utilização de um sistema de apoio por faixa etária, com recurso a intervenções de apresentação de observações, com provas de participação e recomendações fornecidas por um instrutor de condução, psicólogo do

Alteração

tráfego ou examinador, bem como as medidas para reforçar as medidas de segurança rodoviária dos utentes da estrada vulneráveis, incluindo as práticas relativas ao registo de veículos de micromobilidade.

Alteração 321

Proposta de diretiva

Artigo 20 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Até 1 de julho de 2027, a Comissão é convidada a apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os efeitos da utilização das disposições nacionais relativas às máquinas móveis não rodoviárias e respetivas implicações no mercado interno e na segurança rodoviária. O relatório pode ser acompanhado, se for caso disso, de uma proposta ao Parlamento Europeu e ao Conselho com vista a facilitar a utilização de máquinas móveis não rodoviárias em toda a União.

Alteração 133

Proposta de diretiva

Artigo 20 – parágrafo 1-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros comunicam anualmente à Comissão estatísticas sobre acidentes de viação por cada categoria de carta de condução, causados por condutores recém-encartados ao abrigo de um regime de condução acompanhada, tal como definido no artigo 14.º. A cada 3 anos, a Comissão é convidada a elaborar um relatório que compare os acidentes rodoviários causados por

condutores que obtiveram a carta de condução na sequência de um regime de condução acompanhada com os acidentes causados por outros condutores. O relatório deve ter em conta os dados relativos a cada categoria de carta de condução. A Comissão disponibilizará o relatório ao público, nomeadamente através do Portal CBE criado pela [Diretiva CBE].

Alteração 134
Proposta de diretiva
Artigo 21 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 8, no artigo 5.º, n.º 6, no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 10.º, n.º 8, e no artigo 16.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um período de cinco anos, a partir de [Data de entrada em vigor da diretiva]. A Comissão elaborará um relatório relativo à delegação de poderes, o mais tardar, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, o mais tardar, três meses antes do final de cada prazo.

Alteração

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 4.º, n.º 8, no artigo 5.º, n.º 6, no artigo 8.º, n.º 2, no artigo 9.º, n.º 2, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º-A, no artigo 12.º, n.º 8-A, no artigo 16.º, n.º 2, e no artigo 16.º-A, n.º 2, é conferido à Comissão por um período de cinco anos, a partir de [Data de entrada em vigor da diretiva]. A Comissão elaborará um relatório relativo à delegação de poderes, o mais tardar, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, o mais tardar, três meses antes do final de cada prazo.

Alteração 135
Proposta de diretiva
Artigo 23 – parágrafo 1

Diretiva (UE) 2022/2561

Artigo 5 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão

c) A partir da idade de 17 anos, um veículo **da categoria C**, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, e apenas nas condições previstas no artigo 14.º, n.º 2, da Diretiva [REFERÊNCIA À PRESENTE DIRETIVA].».

Alteração

c) A partir da idade de 17 anos, um veículo **das categorias C e C1**, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, e apenas nas condições previstas no artigo 14.º, n.º 2, da Diretiva [REFERÊNCIA À PRESENTE DIRETIVA];»

Alteração 322

Proposta de diretiva

Artigo 23 – parágrafo 1-A (novo)

Diretiva (UE) 2022/2561

Artigo 5 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

No artigo 5.º, n.º 3, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A partir da idade de 21 anos:

i) Um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.

Os Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos das categorias D1 e D1 + E a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 18 anos, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1.

No que respeita às categorias D e DE para condutores profissionais de autocarros, os Estados-Membros podem baixar a idade mínima para:

– 19 anos, no seu território, desde que o motorista tenha seguido uma formação profissional completa e seja titular do CAP em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561;

– 18 anos, no seu território, desde que o motorista tenha seguido uma formação profissional completa e seja titular do CAP em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561 e conduza esses veículos sem passageiros ou com passageiros em trajetos de menos de 50 km,

ii) um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1.

No que respeita às categorias D e DE para condutores profissionais de autocarros, os Estados-Membros podem baixar a idade mínima para:

– 19 anos, no seu território, desde que o motorista tenha seguido uma formação profissional completa e seja titular do CAP em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561;

– 18 anos, no seu território, desde que o motorista tenha seguido uma formação profissional completa e seja titular do CAP em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561 e conduza esses veículos sem passageiros ou com passageiros em trajetos de menos de 50 km.»

Alteração 323

Proposta de diretiva

Artigo 23 – parágrafo 1-B (novo)

Diretiva (UE) 2022/2561

Artigo 5 – n.º 3 – alínea b)

Texto da Comissão

«b) A partir da idade de 23 anos, um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.»

Alteração

Suprimido

Alteração 324

Proposta de diretiva

Artigo 25 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [data de adoção + 2 anos], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Alteração

Sem prejuízo do n.º 1, os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [data de adoção + 2 anos], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Alteração 325

Proposta de diretiva

Artigo 25 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [data de adoção + 3 anos].

Alteração

Sem prejuízo do n.º 1-A, os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [data de adoção + 3 anos].

Alteração 326

Proposta de diretiva

Artigo 25 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar em [data de adoção + 4 meses], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 9.º, n.º 2, da presente diretiva.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [data de adoção + 4 meses].

Alteração 138

Proposta de diretiva

Anexo I – Parte B1 – ponto 4 – ponto 3 – parágrafo 2 – alínea e)

Texto da Comissão

e) **DG 8: dados biométricos da íris do titular da carta;**

Alteração

e) **Suprimido**

Alteração 139

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea b) – travessão 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– ***impactos no risco de distração devido à utilização de telemóveis ou outros dispositivos eletrónicos durante a condução, bem como as consequências em termos de segurança;***

Alteração 140

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea c) – travessão 1

Texto da Comissão

– princípios mais importantes no que se refere ao respeito das distâncias de segurança entre veículos, às distâncias de travagem e ao comportamento do veículo em estrada, em diferentes condições meteorológicas e de estado do piso,

Alteração

– princípios mais importantes no que se refere ao respeito das distâncias de segurança entre veículos, às distâncias de travagem e ao comportamento do veículo em estrada, em diferentes condições meteorológicas e de estado do piso, ***e em especial em condições de neve e de piso escorregadio;***

Alteração 141

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea d) – travessão 1

Texto da Comissão

– fatores de risco específicos relacionados com a inexperiência de outros utentes da estrada, em especial dos utentes vulneráveis, que estão menos protegidos no trânsito em comparação com os utilizadores de veículos a motor, como automóveis, autocarros e camiões, e estão diretamente expostos ao impacto das colisões. Esta categoria inclui peões, ciclistas, utilizadores de veículos motorizados de duas rodas, utilizadores de dispositivos de mobilidade pessoal e pessoas com deficiência ou mobilidade e orientação reduzidas,

Alteração

– fatores de risco específicos relacionados com a inexperiência de outros utentes da estrada, em especial dos utentes vulneráveis, que estão menos protegidos no trânsito em comparação com os utilizadores de veículos a motor, como automóveis, autocarros e camiões, e estão diretamente expostos ao impacto das colisões. Esta categoria inclui **crianças**, peões, ciclistas, utilizadores de veículos motorizados de duas rodas, utilizadores de dispositivos de mobilidade pessoal e pessoas com deficiência ou mobilidade e orientação reduzidas,

Alteração 142

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea d) – travessão 2

Texto da Comissão

– riscos inerentes à circulação e à condução dos vários tipos de veículos **e dos diferentes campos visuais dos seus condutores, incluindo os veículos com sistemas avançados de assistência à condução e outras características de automatização;**

Alteração

– riscos inerentes à circulação, **à interação** e à condução dos vários tipos de veículos **devido às diferenças em termos de dimensões e dinâmicas** de condução e **aos diferentes campos visuais dos seus condutores;**

Alteração 143

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea d) – travessão 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

– **ângulos mortos e alterações da inclinação;**

Alteração 144

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea d) – travessão 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- *utilização correta e atempada das luzes indicadoras de mudança de direção;*

Alteração 145

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea e) – travessão 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

- *regras relativas ao comportamento a adotar em caso de aproximação de um veículo de emergência e à forma de agir no local da colisão;*

Alteração 146

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea e) – travessão 4

Texto da Comissão

Alteração

- conhecimento dos aspetos de segurança relativos aos veículos alimentados com combustíveis alternativos;

- conhecimento dos aspetos de segurança relativos aos veículos alimentados com combustíveis alternativos *e/ou por bateria, em especial os riscos de inflamação generalizada/incêndio ou de reação química em caso de acidente ou de avaria;*

Alteração 147

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea f)

Texto da Comissão

Alteração

- f) Precauções necessárias ao sair do veículo;

- f) Precauções necessárias ao sair do veículo, *o que inclui garantir que é seguro abrir a porta do veículo e que tal não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores da micromobilidade;*

Alteração 148

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea i)

Texto da Comissão

i) Regras e aspetos de utilização dos veículos relacionados com o ambiente, incluindo os veículos elétricos: utilização adequada dos avisadores sonoros, consumo moderado de combustível/energia, limitação das emissões poluentes (emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, ruído e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus e das estradas, etc.).

Alteração

i) Regras e aspetos de utilização dos veículos relacionados com o ambiente, incluindo os veículos elétricos: utilização adequada dos avisadores sonoros, consumo moderado de combustível/energia, limitação das emissões poluentes (emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, ruído e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus, **dos travões** e das estradas, etc.).

Alteração 149

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea i-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

i-A) Conhecimentos básicos sobre como utilizar equipamentos de primeiros socorros e como prestar primeiros socorros, inclusive reanimação cardiopulmonar (RCP).

Os Estados-Membros podem, em alternativa, permitir que o conteúdo relativo aos primeiros socorros esteja isento do exame teórico caso tenha sido previamente concluída uma formação prática de primeiros socorros devidamente certificada, que deve incluir RCP;

Alteração 150
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea i-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

i-B) Interação segura com as funções dos sistemas avançados de assistência à condução e outras características de automatização, bem como as respetivas vantagens, limitações e riscos;

Alteração 151
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea i-C) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

i-C) Quadro regulamentar de base em matéria de restrições de acesso de veículos a zonas urbanas, incluindo as zonas de baixas emissões;

Alteração 152
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

4. Disposições específicas relativas às categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ***e DIE***

4. Disposições específicas relativas às categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, ***DIE e T***

Alteração 153
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Comportamento a adotar em caso de acidente; Conhecimento das medidas a tomar após um acidente ou ocorrência similar, incluindo ações de emergência, como evacuação de passageiros e conhecimentos básicos de primeiros socorros;

Alteração

d) Comportamento a adotar em caso de acidente; Conhecimento das medidas a tomar após um acidente ou ocorrência similar, incluindo ações de emergência, como evacuação de passageiros e conhecimentos básicos de primeiros socorros, ***incluindo reanimação cardiopulmonar (RCP)***;

Alteração 154
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

f-A) Finalidade e utilização dos retardadores/escape e dos travões;

Alteração 155
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Obstrução do campo visual devido às características dos veículos;

Alteração

g) Obstrução do campo visual devido às características dos veículos, ***principalmente no que se refere aos peões à frente do veículo e aos ciclistas à frente e dos lados do veículo;***

Alteração 156
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea h-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-A) Condução defensiva e ecológica: distância em relação ao veículo da frente; ultrapassagem numa curva, mudança de faixa, regras de prioridade e limites de velocidade;

Alteração 157
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea i)

Texto da Comissão

Alteração

i) Fatores de segurança relativos às operações de carga do veículo: Controlo da carga (acondicionamento e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga suspensa), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1 e *CIE*);

i) Fatores de segurança relativos às operações de carga do veículo: Controlo da carga (acondicionamento e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga suspensa), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1, *CIE* e *T*);

Alteração 158
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea i-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

i-A) Medidas, procedimentos e protocolos de segurança para zonas de estacionamento seguras;

Alteração 159

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto A – ponto 4 – ponto 1 – alínea j)

Texto da Comissão

j) Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros (autocarros utilizados nos transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc.) devem ser incluídos no exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);

Alteração

j) Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros, ***em especial das pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida, bem como medidas adequadas em caso de assédio e violência com base no género***; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros (autocarros utilizados nos transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc.) devem ser incluídos no exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);

Alteração 160

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 1 – alínea c) – parágrafo 1

Texto da Comissão

O código da União indicado numa carta de condução da categoria A1, A2, A, B1, B ou BE, emitida com base num exame de avaliação das competências e do comportamento efetuado num veículo com caixa automática, deve ser suprimido se o titular realizar com êxito um exame de avaliação das competências e do comportamento específico ou concluir uma formação específica.

Alteração

O código da União indicado numa carta de condução da categoria A1, A2, A, B1, B ou BE, emitida com base num exame de avaliação das competências e do comportamento efetuado num veículo com caixa automática, ***não deve ser imposto nem exposto e*** deve ser suprimido se o titular realizar com êxito um exame de avaliação das competências e do comportamento específico ou concluir uma formação específica, ***quer antes ou depois do exame de avaliação das competências e do comportamento efetuado num veículo com caixa automática.***

Alteração 161

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 1 – alínea c) – parágrafo 2 – subalínea i)

Texto da Comissão

i) aprovar e supervisionar a formação específica; *ou*,

Alteração

i) aprovar e supervisionar a formação específica, *incluindo no âmbito da formação geral dos condutores; ou*,

Alteração 162

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 1 – alínea d) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Disposições específicas para os veículos das categorias BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E

Alteração

Disposições específicas para os veículos das categorias BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E *e T*

Alteração 163

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 2 – alínea g) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Veículo da categoria C com uma massa máxima autorizada não inferior a 12 000kg, um comprimento mínimo de 8 m, uma largura mínima de 2,40 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e com um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014; o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg de massa real total;

Alteração

Veículo da categoria C com uma massa máxima autorizada não inferior a 12 000kg, um comprimento mínimo de 8 m, uma largura mínima de 2,40 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e com um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg de massa real total;

Alteração 164

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 2 – alínea h) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 m; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter uma massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, comprimento mínimo de 14 m e largura de, pelo menos, 2,40 m, devem poder atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h e estar equipados com travões antibloqueio *e um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014; o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina*; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ser apresentados com um mínimo de 15 000 kg de massa real total;

Alteração

Veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 m; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter uma massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, comprimento mínimo de 14 m e largura de, pelo menos, 2,40 m, devem poder atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h e estar equipados com travões antibloqueio, *um prato de engate (quinta roda), uma caixa de pelo menos oito relações de transmissão para marcha à frente e um aparelho de controlo nos termos do Regulamento (UE) n.º 165/2014*; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ser apresentados com um mínimo de 15 000 kg de massa real total;

Alteração 165

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 2 – alínea i) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Veículo da subcategoria C1 com uma massa máxima autorizada não inferior a 4 000kg, um comprimento mínimo de 5 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014; *o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina*;

Alteração

Veículo da subcategoria C1 com uma massa máxima autorizada não inferior a 4 000kg, um comprimento mínimo de 5 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014;

Alteração 166

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 2 – alínea j) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Conjunto composto por um veículo de exame da subcategoria C1 e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1 250 kg; o conjunto deve ter um comprimento mínimo de 8 m e poder atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; ***esta caixa pode também ser ligeiramente menos larga que a cabina, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso dos retrovisores exteriores do veículo a motor***; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Alteração

Conjunto composto por um veículo de exame da subcategoria C1 e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1 250 kg; o conjunto deve ter um comprimento mínimo de 8 m e poder atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Alteração 167

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 5 – ponto 2 – alínea l) – parágrafo 1

Texto da Comissão

Conjunto composto por um veículo de exame da categoria D e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1250 kg e largura mínima de 2,40 m, e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir numa caixa fechada com, pelo menos, 2 m de altura e 2 m de largura; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Alteração

Conjunto composto por um veículo de exame da categoria D e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1250 kg e largura mínima de 2,40 m, e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Alteração 169

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 6 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea e)

Texto da Comissão

e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;

Alteração

e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem ***e inverter a marcha***;

Alteração 170

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 6 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (*se possível*); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

Alteração

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos, *incluindo ciclistas, utilizadores da micromobilidade e peões*; circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

Alteração 171

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 6 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

Alteração

h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível, *ciclovias*; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

Alteração 172

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 6 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea h-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

h-A) Interação com outros veículos, incluindo a antecipação de ângulos mortos e a utilização correta das luzes indicadoras de mudança de direção;

Alteração 173

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 6 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

j) Tomar as precauções necessárias ao descer do veículo.

Alteração

j) Tomar as precauções necessárias ao descer do veículo, *sobretudo em relação aos ciclistas*.

Alteração 174

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de **veículos** (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

Alteração

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de **utentes da estrada, incluindo ciclistas** (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

Alteração 175

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

g-A) Condução autónoma até um destino específico, indo além de indicações de mudança de direção específicas;

Alteração 176

Proposta de diretiva

Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea h)

Texto da Comissão

h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

Alteração

h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; **circular em rotundas com um veículo de grandes dimensões; condução à direita e à esquerda**; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; **ciclovias**; troços inclinados longos (subida/descida); **alterações da inclinação**; túneis;

Alteração 177
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea h-A)

Texto da Comissão

Alteração

h-A) Interação com outros utentes da estrada, incluindo a antecipação de ângulos mortos e a utilização correta das luzes indicadoras de mudança de direção;

Alteração 178
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea i)

Texto da Comissão

Alteração

i) Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo;

i) Tomar as precauções necessárias ao entrar e sair do veículo, o que inclui garantir que é seguro abrir a porta do veículo e que tal não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores da micromobilidade, com especial atenção para a abertura a porta com a mão mais afastada;

Alteração 179
Proposta de diretiva
Anexo II – Parte I – ponto B – ponto 7 – ponto 4 – parágrafo 1 – alínea j)

Texto da Comissão

Alteração

j) Reagir a situações perigosas e antecipá-las utilizando simuladores.

j) Reagir a situações perigosas e antecipá-las, ***nomeadamente*** utilizando simuladores.

Alteração 184
Proposta de diretiva
Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 2 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Os diferentes mecanismos de acoplamento de reboques a veículos tratores, tendo em conta o acoplamento do prato de engate, no caso dos veículos articulados (semirreboques), e o acoplamento da lança, no caso de reboques com lança (camiões rígidos), bem como os procedimentos de funcionamento normalizados e os protocolos para acoplar e desacoplar reboques a/de veículos tratores com recurso aos referidos mecanismos de acoplamento;

Alteração 185
Proposta de diretiva
Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 2 – alínea c)

Texto da Comissão

Alteração

c) Estacionar em segurança para efetuar operações de carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E);

c) Estacionar em segurança para efetuar operações de carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, CE, C1, C1E **e T**);

Alteração 186
Proposta de diretiva
Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;

e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem **e inverter a marcha;**

Alteração 187

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Ter em conta os ângulos mortos;

Alteração 188

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea g)

Texto da Comissão

Alteração

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de ***veículos*** (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de ***utentes da estrada e utilizadores da micromobilidade, incluindo ciclistas e peões*** (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);

Alteração 189

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea h)

Texto da Comissão

Alteração

h) Enfrentar elementos especiais da estrada (***se for o caso***): rotundas; passagens de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

h) Enfrentar elementos especiais da estrada: ***circulação em rotundas com um veículo de grandes dimensões; condução à esquerda e à direita***; passagens de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras para peões ***e ciclovias***; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

Alteração 190

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea i)

Texto da Comissão

i) Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo;

Alteração

i) Tomar as precauções necessárias ao ***entrar e*** sair do veículo, ***o que inclui garantir que é seguro abrir a porta do veículo e que tal não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores da micromobilidade;***

Alteração 191

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 3 – parágrafo 1 – alínea i-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

i-A) Tomar precauções ao entrar e ao sair do veículo em segurança.

Alteração 192

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 4 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Conduzir de forma que garanta a segurança e reduza o consumo de combustível/energia e as emissões durante a aceleração, desaceleração, condução em subidas ou descidas;

Alteração

a) Conduzir de forma que garanta a segurança e reduza o consumo de combustível/energia e as emissões durante a aceleração, desaceleração, condução em subidas ou descidas, ***distância em relação ao veículo da frente; ultrapassagem numa curva, mudança de faixa, regras de prioridade e limites de velocidade;***

Alteração 193

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 8 – ponto 4 – alínea b)

Texto da Comissão

- b) Reagir a situações perigosas e antecipá-las utilizando simuladores.

Alteração

- b) Reagir a situações perigosas e antecipá-las, ***inclusivamente*** utilizando simuladores.

Alteração 194

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 9 – ponto 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os examinadores devem ser formados para avaliar corretamente a aptidão dos candidatos para conduzir com segurança. O trabalho dos examinadores deve ser fiscalizado e supervisionado por um organismo autorizado pelo Estado-Membro, a fim de garantir uma aplicação correta e homogénea da avaliação dos erros, em conformidade com as normas constantes do presente anexo.

Alteração

Os examinadores devem ser formados para avaliar corretamente a aptidão dos candidatos para conduzir com segurança. O trabalho dos examinadores deve ser fiscalizado e supervisionado por um organismo ***independente***, autorizado pelo Estado-Membro, a fim de garantir uma aplicação correta e homogénea da avaliação dos erros, em conformidade com as normas constantes do presente anexo.

Alteração 195

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 9 – ponto 3 – alínea a)

Texto da Comissão

- a) Controlo do veículo, tendo em conta: a utilização correta dos cintos de segurança, espelhos retrovisores, apoios da cabeça, dos assentos; a utilização correta das luzes e outro equipamento; a utilização correta da embraiagem, da caixa de velocidades, do acelerador, dos sistemas de travagem (incluindo o sistema de terceiro travão, se disponível) e do sistema de direção; o controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; a estabilidade do veículo na estrada; o peso, dimensões e características do veículo; o peso e tipo de carga (apenas para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, DE e D1E); o conforto dos passageiros (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E) (sem acelerações rápidas, em condução suave e sem travagens bruscas);

Alteração

- a) Controlo do veículo, tendo em conta: a utilização correta dos cintos de segurança, ***ajudas modernas à segurança e à condução***, espelhos retrovisores, apoios da cabeça, dos assentos; a utilização correta das luzes e outro equipamento; a utilização correta da embraiagem, da caixa de velocidades, do acelerador, dos sistemas de travagem (incluindo o sistema de terceiro travão, se disponível) e do sistema de direção; o controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; a estabilidade do veículo na estrada; o peso, dimensões e características do veículo; o peso e tipo de carga (apenas para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, DE, D1E ***e T***); o conforto dos passageiros (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E) (sem acelerações rápidas, em condução suave e sem travagens bruscas);

Alteração 196

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 9 – ponto 3 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Condução económica, segura e eficiente em termos de consumo de energia, tendo em conta as rotações por minuto, a mudança de velocidades, a travagem e a aceleração (apenas para as categorias B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);

Alteração

b) Condução económica, segura e eficiente em termos de consumo de energia, tendo em conta as rotações por minuto, a mudança de velocidades, a travagem e a aceleração, ***e utilização de ajudas à condução e/ou à segurança incorporadas no veículo*** (apenas para as categorias B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);

Alteração 197

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 9 – ponto 3 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Observação: observação a 360.º; utilização correta dos espelhos; visão a longa, média e curta distância;

Alteração

c) Observação: observação a 360.º; utilização correta dos espelhos ***e de novas tecnologias***; visão a longa, média e curta distância;

Alteração 198

Proposta de diretiva

Anexo II – parte I – ponto B – ponto 9 – ponto 3 – alínea j)

Texto da Comissão

j) Travagem e paragem: desaceleração a tempo, travagem ou paragem em função das circunstâncias; antecipação; utilização dos vários sistemas de travagem (apenas para as categorias C, CE, D e DE); utilização de sistemas de redução da velocidade para além dos travões (apenas para as categorias C, CE, D e DE).

Alteração

j) Travagem e paragem: desaceleração a tempo, travagem ou paragem em função das circunstâncias; antecipação; utilização dos vários sistemas de travagem (apenas para as categorias C, CE, D e DE); utilização de sistemas de redução da velocidade para além dos travões ***e utilização de tecnologias incorporadas no veículo*** (apenas para as categorias C, CE, D e DE).

Alteração 199
Proposta de diretiva
Anexo II – parte II – parágrafo 1 – travessão 5

Texto da Comissão

- tomar em consideração todos os fatores que afetam o comportamento dos condutores (por exemplo, álcool, fadiga, deficiência visual, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura,

Alteração

- tomar em consideração todos os fatores que afetam o comportamento dos condutores (por exemplo, álcool, fadiga, deficiência visual, **utilização de dispositivos eletrônicos**, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura,

Alteração 200
Proposta de diretiva
Anexo II – parte II – parágrafo 1 – travessão 7

Texto da Comissão

- ter um conhecimento suficiente dos fatores de risco relacionados com os **meios de** micromobilidade,

Alteração

- ter um conhecimento suficiente dos fatores de risco relacionados com os **ciclistas, peões e utilizadores da** micromobilidade,

Alteração 201
Proposta de diretiva
Anexo II – parte II – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros **podem** tomar medidas apropriadas para assegurar que os condutores que perderam os conhecimentos, as competências e o comportamento referidos nos pontos 1 a 9 possam recuperá-los e continuar a ter o comportamento exigido para a condução de veículos a motor.

Alteração

Os Estados-Membros **são incentivados a adotar e a** tomar medidas apropriadas para assegurar que os condutores que perderam os conhecimentos, as competências e o comportamento referidos nos pontos 1 a 9 possam recuperá-los e continuar a ter o comportamento exigido para a condução de veículos a motor. **Os Estados-Membros podem utilizar as receitas afetadas ao abrigo da Diretiva (UE) 2015/413 para apoiar financeiramente tais medidas.**

Alterações 258, 327 e 338
Proposta de diretiva
Anexo III – subtítulo 1

Texto da Comissão

NORMAS MÍNIMAS RELATIVAS À
APTIDÃO **FÍSICA E MENTAL** PARA
CONDUZIR UM VEÍCULO A MOTOR

Alteração

NORMAS MÍNIMAS RELATIVAS À
APTIDÃO PARA CONDUZIR UM
VEÍCULO A MOTOR

Alterações 259, 328 e 339
Proposta de diretiva
Anexo III – subtítulo 2

Texto da Comissão

EXAMES MÉDICOS

Alteração

**APTIDÃO PARA CONDUZIR UM
VEÍCULO A MOTOR**

Alteração 202
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 1 – ponto 1

Texto da Comissão

1. Grupo 1: condutores de veículos das
categorias A, A1, A2, AM, B, B1 **e** BE;

Alteração

1. Grupo 1: condutores de veículos das
categorias A, A1, A2, AM, B, B1, BE **e** T;

Alteração 203
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 1 – ponto 3

Texto da Comissão

3. A legislação nacional **poderá** prever
que o disposto no presente anexo para os
condutores do grupo 2 seja igualmente
aplicável aos condutores de veículos da
categoria B que utilizem a carta de
condução para fins profissionais (táxis,
ambulâncias, etc.).

Alteração

3. A legislação nacional **deve** prever
que o disposto no presente anexo para os
condutores do grupo 2 seja igualmente
aplicável aos condutores de veículos da
categoria B que utilizem a carta de
condução para fins profissionais (táxis,
ambulâncias, etc.).

Alterações 260 e 329
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os candidatos devem realizar uma autoavaliação *da sua aptidão física e mental* para conduzir um veículo a motor.

Alteração

Os candidatos devem realizar uma autoavaliação *ou um exame médico* para conduzir um veículo a motor *em conformidade com o sistema nacional em vigor no Estado-Membro de residência habitual*.

Alteração 205
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico sempre que, *com base na autoavaliação da aptidão física e mental*, durante o cumprimento das formalidades necessárias ou ao realizarem os exames exigidos para obterem a carta, *for considerado que são suscetíveis de ter uma ou várias incapacidades médicas mencionadas no presente anexo*.

Alteração

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico, *incluindo um exame adequado da visão, conforme descrito no ponto 6*, sempre que, durante o cumprimento das formalidades necessárias ou ao realizarem os exames exigidos para obterem a carta, *pontuado pela emissão de um parecer médico fundamentado por uma autoridade médica cuja competência seja relevante para a complexidade dos efeitos combinados do presente anexo*.

Alterações 262, 331 e 341
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 3 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Os condutores *estão sujeitos ao mesmo procedimento aquando da renovação da carta de condução*.

Alteração

Aquando da renovação da carta de condução, os condutores *podem ser submetidos a um exame médico para conduzir um veículo a motor, à autoavaliação ou a qualquer outra forma de avaliação da aptidão para conduzir em conformidade com o sistema nacional em vigor no Estado-Membro de residência habitual*.

Alteração 206
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Os Estados-Membros podem estabelecer normas e regras mais rigorosas do que as previstas no presente anexo para a emissão ou subsequente renovação da carta de condução.

Alteração 207
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico antes da emissão da primeira carta de condução e, subsequentemente, a controlos, em conformidade com o sistema nacional vigente no Estado-Membro de residência habitual, sempre que a carta de condução seja renovada.

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico **da sua aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor** antes da emissão da primeira carta de condução e, subsequentemente, a controlos, em conformidade com o sistema nacional vigente no Estado-Membro de residência habitual, sempre que a carta de condução seja renovada. **O exame médico pode ser efetuado por médicos de clínica geral, desde que estes tenham concluído o curso de formação em linha a que se refere o artigo 10.º, n.º 8-A.**

Alteração 208
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Os condutores estão sujeitos ao mesmo procedimento aquando da renovação da carta de condução.

Alteração 209
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os candidatos **a uma** carta de condução devem ser sujeitos aos exames apropriados para assegurar que têm uma acuidade visual e um campo de visão adequados, compatíveis com a condução de veículos a motor. Se houver alguma razão para duvidar que têm uma visão adequada, devem ser examinados por uma autoridade médica competente. Nesse exame, deve ser prestada especial atenção aos seguintes aspetos: acuidade visual, campo de visão, visão crepuscular, encadeamento e sensibilidade ao contraste, diplopia e outras funções visuais que possam comprometer a segurança da condução.

Alteração

Os candidatos **à emissão ou renovação da** carta de condução devem ser sujeitos aos exames apropriados para assegurar que têm uma acuidade visual, **medida com recurso a uma tabela optométrica validada**, e um campo de visão adequados, compatíveis com a condução de veículos a motor. Se houver alguma razão para duvidar que têm uma visão adequada, devem ser examinados por uma autoridade médica competente **ou por um profissional qualificado da área da oftalmologia, habilitado nos termos do direito nacional**. Nesse exame, deve ser prestada especial atenção aos seguintes aspetos: acuidade visual, campo de visão, visão crepuscular, encadeamento e sensibilidade ao contraste, diplopia e outras funções visuais que possam comprometer a segurança da condução.

Alteração 210
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Para os condutores do grupo 1, a carta de condução pode ser considerada em «casos individuais excecionais» quando a norma do campo visual ou da acuidade visual não puder ser cumprida, mas existirem razões para crer que a emissão de uma carta de condução ao candidato não porá em perigo a segurança rodoviária; nesses casos, os condutores devem ser sujeitos a um exame por uma autoridade médica competente, de modo a comprovar que não existe qualquer outra deficiência visual, designadamente no que respeita ao encandeamento, à sensibilidade ao contraste e à visão crepuscular. Os condutores ou candidatos

Alteração

Para os condutores do grupo 1, a carta de condução pode ser considerada em «casos individuais excecionais» quando a norma do campo visual ou da acuidade visual não puder ser cumprida, mas existirem razões para crer que a emissão de uma carta de condução ao candidato não porá em perigo a segurança rodoviária; nesses casos, os condutores devem ser sujeitos a um exame por uma autoridade médica competente **ou por um profissional qualificado da área da oftalmologia, habilitado nos termos do direito nacional**, de modo a comprovar que não existe qualquer outra deficiência visual, designadamente no que respeita ao

devem igualmente ser submetidos a um teste prático positivo efetuado por uma autoridade competente.

encandeamento, à sensibilidade ao contraste e à visão crepuscular. Os condutores ou candidatos devem igualmente ser submetidos a um teste prático positivo efetuado por uma autoridade competente.

Alteração 211

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 6 – parágrafo 3 – ponto 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual binocular, com correção ótica se for caso disso, de pelo menos 0,5 utilizando os dois olhos em conjunto.

Alteração

Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual binocular, com correção ótica se for caso disso, de pelo menos 0,5 (**notação decimal**) utilizando os dois olhos em conjunto.

Alteração 212

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 6 – parágrafo 3 – ponto 2

Texto da Comissão

2. Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução com uma perda funcional total da visão num olho ou que utilizem apenas um olho (por exemplo, no caso de diplopia) devem ter uma acuidade visual, com correção ótica, se for caso disso, de pelo menos 0,5. A autoridade médica competente deve certificar que esse estado de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado a ela se tenha adaptado e que o campo de visão desse olho satisfaz o requisito estabelecido no ponto 6.1.

Alteração

2. Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução com uma perda funcional total da visão num olho ou que utilizem apenas um olho (por exemplo, no caso de diplopia) devem ter uma acuidade visual, com correção ótica, se for caso disso, de pelo menos 0,5 (**notação decimal**). A autoridade médica competente deve certificar que esse estado de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado a ela se tenha adaptado e que o campo de visão desse olho satisfaz o requisito estabelecido no ponto 6.1.

Alteração 213
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 3 – ponto 3

Texto da Comissão

3. Após uma diplopia recentemente declarada ou a perda de visão num dos olhos, deve existir um período de adaptação adequado (por exemplo, seis meses), durante o qual será proibida a condução de veículos. Findo este período, só será autorizada a condução uma vez obtido o parecer favorável de especialistas da visão e da condução.

Alteração

3. Após uma diplopia recentemente declarada ou a perda de visão num dos olhos, deve existir um período de adaptação adequado (por exemplo, seis meses), durante o qual será proibida a condução de veículos. Findo este período, só será autorizada a condução uma vez obtido o parecer favorável de especialistas da visão e da condução. ***A autoridade pode determinar prescrições temporárias e, se necessário, restrições à condução noturna.***

Alteração 214
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 4 – ponto 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual mínima, com correção ótica, se for caso disso, de 0,8 no «melhor olho» e de 0,1 no «pior olho». Se estes valores forem alcançados com correção ótica, a acuidade mínima (0,8 e 0,1) deve ser obtida seja mediante correção através de óculos com uma graduação máxima de 8 dioptrias seja através de lentes de contacto. A correção deve ser bem tolerada.

Alteração

Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual mínima, com correção ótica, se for caso disso, de 0,8 (***notação decimal***) no «melhor olho» e de 0,1 (***notação decimal***) no «pior olho». Se estes valores forem alcançados com correção ótica, a acuidade mínima (0,8 e 0,1) deve ser obtida seja mediante correção através de óculos com uma graduação máxima de 8 dioptrias seja através de lentes de contacto. A correção deve ser bem tolerada. ***O exame médico pode ser efetuado por médicos de clínica geral que tenham concluído a formação em linha a que se refere o artigo 10.º, n.º 8-A.***

Alteração 215
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 4 – ponto 4 – parágrafo 3

Texto da Comissão

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores **com** sensibilidade ao contraste anómala ou diplopia.

Alteração

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores **que apresentem alterações significativas da visão crepuscular e da sensibilidade ao contraste, bem como uma insuficiência da visão após encandeamento, com um tempo de recuperação insuficiente, mesmo no olho de melhor visão,** ou diplopia.

Alteração 216
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 6 – parágrafo 4 – ponto 4 – parágrafo 4

Texto da Comissão

Após uma perda de visão substancial num dos olhos, deve existir um período de adaptação adequado (por exemplo, seis meses), durante o qual será proibida a condução de veículos. Findo este período, só será autorizada a prática da condução uma vez obtido o parecer favorável de especialistas da visão e da condução.

Alteração

Após uma perda de visão substancial num dos olhos, deve existir um período de adaptação adequado (por exemplo, seis meses), durante o qual será proibida a condução de veículos. Findo este período, só será autorizada a prática da condução uma vez obtido o parecer favorável de especialistas da visão e da condução. **A autoridade médica competente pode autorizar a condução com eventuais prescrições e impor limitações.**

Alteração 217
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 10 – parágrafo 3 – ponto 2

Texto da Comissão

2. Os candidatos ou condutores que sofram de diabetes tratadas com medicação que comporte o risco de induzir hipoglicemia devem demonstrar que têm conhecimento dos riscos de hipoglicemia e

Alteração

2. Os candidatos ou condutores que sofram de diabetes tratadas com medicação que comporte o risco de induzir hipoglicemia devem demonstrar que têm conhecimento dos riscos de hipoglicemia e

que a situação está devidamente controlada.

que a situação está devidamente controlada, *incluindo através de um sistema de acompanhamento contínuo, se tal for considerado necessário por uma autoridade médica competente.*

Alteração 218

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 10 – parágrafo 7 – ponto 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Além disso, nesses casos, as cartas de condução devem ser emitidas sob reserva do parecer de uma autoridade médica competente e da realização de exames médicos regulares com um intervalo máximo de três anos.

Alteração

Além disso, nesses casos, as cartas de condução devem ser emitidas *ou renovadas* sob reserva do parecer *positivo* de uma autoridade médica competente e da realização, *por um médico especialista*, de exames médicos regulares com um intervalo máximo de três anos.

Alteração 219

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 11 – parágrafo 2 – ponto 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com uma afeção neurológica grave, exceto se o pedido for acompanhado de um parecer médico abalizado.

Alteração

A carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com uma afeção neurológica grave, exceto se o pedido for acompanhado de um parecer médico *positivo* abalizado, *realizado por um médico especialista ou pela autoridade médica competente.*

Alteração 220
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 11 – parágrafo 2 – ponto 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Para esse efeito, os problemas neurológicos devidos a afeções ou a **operações** do sistema nervoso central ou periférico, exteriorizados por insuficiências motoras sensitivas, sensoriais ou tróficas que perturbem o equilíbrio e a coordenação, serão considerados em função das possibilidades funcionais **e da sua** evolução. Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução poderá ser subordinada a exames periódicos em caso de risco de agravamento.

Alteração

Para esse efeito, os problemas neurológicos devidos a **problemas de desenvolvimento, a** afeções ou a **intervenções médicas ou cirúrgicas** do sistema nervoso central ou periférico, exteriorizados por insuficiências **cognitivas, comportamentais,** motoras sensitivas, sensoriais ou tróficas que perturbem o **desempenho/a função, o** equilíbrio e a coordenação, serão considerados em função das possibilidades funcionais. **Importa ter em conta a** evolução **da incapacidade e a observância do tratamento.** Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução poderá ser subordinada a exames periódicos em caso de risco de agravamento.

Alteração 222
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 12 – parágrafo 6 – ponto 11 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Crise de epilepsia provocada: os candidatos que tenham sofrido uma crise de epilepsia provocada por um fator desencadeador reconhecível, cuja ocorrência seja pouco provável durante a prática da condução podem ser declarados aptos para conduzir com base numa análise caso a caso, mediante um parecer neurológico. Na sequência de um episódio agudo, será efetuado um EEG e um exame neurológico adequado.

Alteração

Crise de epilepsia provocada: os candidatos que tenham sofrido uma crise de epilepsia provocada por um fator desencadeador reconhecível, cuja ocorrência seja pouco provável durante a prática da condução podem ser declarados aptos para conduzir **unicamente** com base numa análise caso a caso **e para veículos de uso privado e não para o transporte de terceiros,** mediante um parecer neurológico. Na sequência de um episódio agudo, será efetuado um EEG e um exame neurológico adequado.

Alteração 223
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 12 – parágrafo 6 – ponto 12

Texto da Comissão

12. Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise epilética não provocada poderão ser declarados aptos para a condução após um período de cinco anos sem crises, sem a ajuda de medicamentos antiepiléticos, mediante um exame neurológico adequado. *As autoridades nacionais poderão autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto.*

Alteração

12. Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise epilética não provocada poderão ser declarados aptos para a condução após um período de cinco anos sem crises, sem a ajuda de medicamentos antiepiléticos, mediante um exame neurológico adequado.

Alteração 224
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 13 – parágrafo 2 – ponto 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Perturbação mental grave, congénita ou adquirida por doença, traumatismo ou intervenção neurocirúrgica;

Alteração

a) Perturbação mental, ***cognitiva ou comportamental*** grave, congénita ou adquirida por doença, traumatismo ou intervenção neurocirúrgica;

Alteração 225
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 13 – parágrafo 2 – ponto 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) ***Incapacidade intelectual grave;***

Alteração

b) ***Suprimido***

Alteração 226
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 13 – parágrafo 2 – ponto 1 – alínea c)

Texto da Comissão

c) **Problemas comportamentais graves, problemas comportamentais ligados à senescência;** ou perturbações de personalidade que possam afetar gravemente o julgamento, o comportamento ou a capacidade de adaptação,

Alteração

c) Perturbações de personalidade que possam afetar gravemente o julgamento, o comportamento ou a capacidade de adaptação,

Alteração 227
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 13 – parágrafo 3 – ponto 2

Texto da Comissão

2. A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Alteração

2. A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo ***A autoridade médica competente pode determinar prescrições temporárias ou impor restrições à condução.***

Alteração 228
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 14 – parágrafo 2 – ponto 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores ***em situação de dependência do*** álcool ou incapazes de se absterem de conduzir sob o efeito do álcool, a menos que sejam aplicadas restrições adequadas através da utilização de tecnologias que permitam compensar a dependência (***por exemplo,*** através da utilização obrigatória de um mecanismo de bloqueio do álcool).

Alteração

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores ***que sofram de problemas de consumo de*** álcool ou ***sejam*** incapazes de se absterem de conduzir sob o efeito do álcool, a menos que sejam aplicadas restrições adequadas através da ***participação em programas de reabilitação, que incluam o acompanhamento e a vigilância médica, e*** da utilização de tecnologias que permitam compensar a dependência (***incluindo*** através da utilização obrigatória de um mecanismo de bloqueio do álcool).

Alteração 229

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 14 – parágrafo 2 – ponto 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

No termo de um período comprovado de abstinência e sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular, a carta de condução pode ser emitida ou renovada sem outras restrições a qualquer candidato ou condutor que tenha estado no passado em situação de dependência do álcool.

Alteração

No termo de um período comprovado de abstinência e sob reserva de um parecer médico **positivo** abalizado e de um controlo médico regular, **realizado pela autoridade médica competente**, a carta de condução pode ser emitida ou renovada sem outras restrições a qualquer candidato ou condutor que tenha estado no passado em situação de dependência do álcool.

Alteração 230

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 14 – parágrafo 3 – ponto 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A autoridade médica competente pode determinar prescrições temporárias e, se necessário, restrições à condução.

Alteração 231

Proposta de diretiva

Anexo III – ponto 15 – parágrafo 2 – ponto 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores **em situação de dependência de** substâncias de ação psicotrópica ou **que, embora não sejam dependentes, tenham por hábito consumi-las em excesso**, seja qual for a categoria de carta solicitada.

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores **que consomem** substâncias de ação psicotrópica ou **estupefacientes**, seja qual for a categoria de carta solicitada.

Alteração 232
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 15 – parágrafo 2 – ponto 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores que consumam regularmente substâncias psicotrópicas, ***seja sob que forma for, suscetíveis de comprometer a sua aptidão para conduzir sem perigo***, se a quantidade ***absorvida*** for tal que exerça uma influência nefasta sobre a condução. Tal aplica-se igualmente a qualquer outro medicamento ou combinação de medicamentos que afete a aptidão para conduzir.

Alteração

A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores que consumam ***em excesso ou*** regularmente substâncias psicotrópicas, se a quantidade ***tomada*** for tal que exerça uma influência sobre a condução. Tal aplica-se igualmente a qualquer outro medicamento ou combinação de medicamentos que afete a aptidão para conduzir.

A autoridade médica competente pode determinar prescrições temporárias e, se necessário, restrições à condução.

Alteração 233
Proposta de diretiva
Anexo III – ponto 15 – parágrafo 2 – ponto 3

Texto da Comissão

3. A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

Alteração

3. A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo ***e pode determinar prescrições temporárias e, se necessário, restrições à condução.***

Alteração 234
Proposta de diretiva
Anexo IV – parte 1 – ponto 3 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

g-A) Consciência da vulnerabilidade dos utentes da estrada que não se deslocam em veículos a motor, e atenção à mesma;

Alteração 235
Proposta de diretiva
Anexo IV – parte 4 – ponto 1 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

e) A realização de exames de condução deve ser controlada e supervisionada por um organismo autorizado pelo Estado-Membro, de modo a garantir que a avaliação é efetuada de forma correta e harmonizada.

e) A realização de exames de condução deve ser controlada e supervisionada por um organismo ***independente*** autorizado pelo Estado-Membro, de modo a garantir que a avaliação é efetuada de forma correta e harmonizada.

Alteração 236
Proposta de diretiva
Anexo IV – parte 4 – ponto 2 – alínea a) – subalínea i) – travessão 1

Texto da Comissão

Alteração

– manterem e atualizarem as competências ***e os conhecimentos*** necessários ***para efetuarem exames***,

– manterem e atualizarem ***os conhecimentos e*** as competências ***de exame e comunicação*** necessários,

Alteração 237
Proposta de diretiva
Anexo IV – parte 5 – ponto 1

Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros podem permitir que as pessoas autorizadas a efetuar exames de condução imediatamente antes ***de as disposições da Diretiva 2006/126/CE entrarem*** em vigor continuem a efetuar esses exames, mesmo que não estivessem autorizadas nos termos das condições gerais referidas no ponto 2 ou do procedimento de qualificação inicial estabelecido no ponto 3.

Alteração

1. Os Estados-Membros podem permitir que as pessoas autorizadas a efetuar exames de condução imediatamente antes ***da entrada*** em vigor ***da presente diretiva*** continuem a efetuar esses exames, mesmo que não estivessem autorizadas nos termos das condições gerais referidas no ponto 2 ou do procedimento de qualificação inicial estabelecido no ponto 3.