



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 1 de fevereiro de 2017  
(OR. en)

---

**Dossiê interinstitucional:  
2017/0015 (COD)**

---

5671/17  
ADD 2

TRANS 28  
CODEC 107  
MI 91  
EDUC 32

#### NOTA DE ENVIO

---

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	1 de fevereiro de 2017
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	SWD(2017) 26 final
Assunto:	DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que acompanha o documento Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2017) 26 final.

---

Anexo: SWD(2017) 26 final



Bruxelas, 1.2.2017  
SWD(2017) 26 final

**DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO**

**RESUMO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO**

*que acompanha o documento*

**Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho**

**que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução**

{COM(2017) 47 final}

{SWD(2017) 27 final}

<b>Ficha de síntese</b>
Avaliação de impacto da proposta de diretiva que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução
<b>A. Necessidade de medidas</b>
<b>Qual é o problema em causa?</b>
Principais problemas: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dificuldades com o reconhecimento mútuo da formação</li> <li>2) teor da formação não totalmente relevante para as necessidades do motorista</li> <li>3) dificuldades e incertezas jurídicas na interpretação das isenções</li> <li>4) incoerências nas condições de idade mínima entre a Diretiva relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas (Diretiva) e a Diretiva relativa às cartas de condução (DCC)</li> </ol>
<b>Expectativas em relação a esta iniciativa</b>
Objetivo geral: contribuir para a segurança rodoviária e para a livre circulação dos motoristas profissionais Objetivos específicos (OE): <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Racionalizar as práticas administrativas subjacentes ao reconhecimento mútuo nos Estados-Membros</li> <li>2) Teor da formação deve acompanhar as TIC, a segurança rodoviária e a eficiência do consumo de combustível</li> <li>3) Melhoramento da clareza jurídica e da coerência com outros atos legislativos da UE</li> </ol>
<b>Valor acrescentado da ação ao nível da UE</b>
Soluções eficazes para problemas transnacionais Sistemas de formação melhores Condições de concorrência equitativas para os operadores de transportes rodoviários em termos de normas de segurança rodoviária
<b>B. Soluções</b>
<b>Opções legislativas e não legislativas consideradas Existência ou não de uma opção preferida Justificar</b>
Opções de política legislativa OE1: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Reconhecimento obrigatório dos CAP (certificados de aptidão profissional) entre os Estados-Membros</li> <li>b) Obrigação de emitir cartas de qualificação de motorista (CQM) no caso de o código 95 não poder ser indicado na carta de condução</li> <li>c) Extensão do sistema de informação para as cartas de condução (RESPER) abrangerem a formação CAP</li> </ol> Medidas alternativas relativas aos motoristas não UE: <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Reconhecimento dos certificados de motorista mesmo se o código 95 não estiver indicado ou</li> <li>2) Aposição no certificado de motorista do código 95</li> </ol> Relativamente ao OE2 e ao OE3: <p>Melhorar a relevância da formação, indicando claramente a possibilidade de utilização da aprendizagem eletrónica ou mista</p> <p>Clarificar o âmbito das isenções</p> <p>Alinhar os requisitos de idade mínima com a DCC</p> <p><u>Opção preferida:</u> OE1 b) mais medida alternativa (1).</p>
<b>Apoiantes de cada uma das opções</b>
As partes interessadas apoiaram todas as opções políticas, em princípio. A União Internacional dos Transportes Rodoviários (IRU) apoiou o melhoramento do atual sistema de formação e a sua adaptação às necessidades atuais

Os Estados-Membros manifestaram-se preocupados pela carga representada pela emissão das CQM
<b>C. Impactos da opção preferida</b>
<b>Eventuais benefícios da opção preferida (havendo; se não, benefícios principais)</b>
Resolução dos problemas de reconhecimento mútuo e redução de custos de 2,30 milhões de euros para as empresas e de 6,7 milhões de euros para os motoristas (2018-2030) Sistemas de formação mais eficientes Diretiva mais clara e coerente com outros atos jurídicos da UE relevantes
<b>Custos da opção preferida (havendo; se não, custos das principais opções)</b>
Custos estimados (2018-2030): Custos de regulamentação: 6,3 milhões de euros Custos de transição (durante quatro anos) das alterações no teor da formação: Até 14,1 milhões de euros
<b>Efeitos nas empresas, PME e microempresas</b>
PME do setor dos transportes deverão beneficiar do aumento da oferta de mão de obra e dos custos reduzidos Possíveis custos da revisão do teor da formação não devem exceder 5 %
<b>Impactos significativos nos orçamentos e administrações públicas nacionais</b>
Nenhuns, exceto os custos regulamentares
<b>Outros impactos significativos</b>
Não
<b>D. Seguimento</b>
<b>Data da análise da política</b>
A Comissão acompanhará os efeitos da nova política da cooperação com os Estados-Membros e as partes interessadas