

Bruxelas, 1 de março de 2023
(OR. en)

6795/23

Dossiê interinstitucional:
2023/0053(COD)

TRANS 74
IA 29
CODEC 253

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	1 de março de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 127 final
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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 127 final.

Anexo: COM(2023) 127 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 1.3.2023
COM(2023) 127 final

2023/0053 (COD)

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 350 final} - {SWD(2023) 128 final} - {SWD(2023) 129 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma revisão profunda das regras da União em matéria de cartas de condução. Constitui a terceira revisão das referidas regras, introduzidas pela primeira vez em 1980 pela Diretiva 80/1263/CEE¹, seguida da segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE²) e da terceira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 2006/126/CE)^{3,4}.

• Razões e objetivos da proposta

A segurança rodoviária na UE melhorou significativamente nos últimos 20 anos. O número de vítimas mortais em acidentes de viação diminuiu 61,5 %, passando de cerca de 51 400, em 2001, para cerca de 19 800, em 2021. No entanto, a melhoria da segurança rodoviária não foi tão acentuada quanto necessário. O abrandamento na redução do número de mortes na estrada, que estagnou em 2014, levou os ministros dos Transportes da UE a emitirem uma declaração ministerial sobre segurança rodoviária no Conselho informal dos transportes, em Valeta, em março de 2017⁵, na qual os Estados-Membros convidaram a Comissão a estudar a possibilidade de reforçar o quadro jurídico da UE em matéria de segurança rodoviária, a fim de garantir que menos pessoas morrem em acidentes rodoviários.

No âmbito do seu terceiro pacote de mobilidade, de maio de 2018, a Comissão publicou o «Plano de ação estratégico para a segurança rodoviária»⁶, no qual apelou a uma nova abordagem com vista a contrariar a tendência de estagnação dos valores da segurança rodoviária na UE e a aproximar-se do objetivo a longo prazo das zero vítimas mortais em acidentes de viação na UE até 2050 («Visão Zero»). Em junho de 2019, a Comissão publicou o Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2021-2030 - Próximas etapas da campanha «Visão Zero»⁷. Propôs igualmente novas metas intermédias de redução de 50 % do número de mortes na estrada entre 2020 e 2030, bem como uma redução de 50 % do número de feridos graves no mesmo período, tal como recomendado na Declaração de Valeta.

¹ JO L 375 de 31.12.1980, p. 1, [EUR-Lex - 31980L1263 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

² JO L 237 de 24.8.1991, p. 1, [EUR-Lex - 31991L0439 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³ JO L 403 de 30.12.2006, p. 18, [EUR-Lex - 02006L0126-20201101 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴ A primeira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 80/1263/CEE) introduziu o primeiro conjunto de regras na UE em matéria de harmonização dos regimes nacionais de cartas de condução, em especial através da introdução de um modelo comunitário de carta de condução, da definição preliminar das categorias de veículos e da fixação das condições em que as cartas de condução podem ser emitidas ou trocadas em toda a UE. Estas regras foram aperfeiçoadas e alargadas na segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE). Mais importante ainda, foi estabelecido o reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros e foram introduzidos requisitos de idade mínima para a emissão da carta de condução. A terceira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 2006/126/CE) foi aprovada em dezembro de 2006 e foi alterada onze vezes entre 2009 e 2020, principalmente para melhorar a harmonização das normas e dos requisitos comuns, bem como para a adaptar à evolução tecnológica.

⁵ Ver:

https://eumos.eu/wp-content/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf;

em junho de 2017, o Conselho adotou conclusões sobre a segurança rodoviária que subscrevem a Declaração de Valeta (ver documento 9994/17).

⁶ COM(2018) 293 final («Europa em Movimento, Mobilidade sustentável para a Europa: segura, conectada e limpa»), anexo 1, [EUR-Lex - 52018DC0293 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁷ SWD(2019) 283 final <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Na sua Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente⁸ de 2020, a Comissão reiterou o objetivo de zero vítimas mortais em todos os modos de transporte até 2050 e anunciou a revisão da Diretiva Carta de Condução, nomeadamente para ter em conta a inovação tecnológica, incluindo as cartas de condução móveis, no âmbito da Iniciativa Emblemática 10 «Aumentar a segurança intrínseca e extrínseca dos transportes». Em outubro de 2021, o Parlamento Europeu adotou uma resolução sobre o quadro estratégico da UE em matéria de segurança rodoviária para o período 2021-2030⁹, instando a Comissão a continuar a promover a segurança rodoviária, nomeadamente através de normas mais rigorosas em termos de formação dos condutores.

Esta proposta foi anunciada no Programa de trabalho da Comissão para 2022, no anexo II (Iniciativas REFIT), sob o título «Um Novo Impulso para a Democracia Europeia»¹⁰, e cumpre o programa «Legislar Melhor»¹¹, assegurando que a legislação existente é mais simples e clara, não cria encargos desnecessários e acompanha a evolução política, societal e tecnológica.

Na UE e noutros Estados membros do EEE, está em vigor e é aplicado um dos quadros mais avançados do mundo em matéria de cartas de condução. No total, abrange mais de 250 milhões de condutores. A pedra angular deste quadro é a Diretiva Carta de Condução, que estabelece medidas jurídicas comuns para o reconhecimento e a emissão de cartas de condução na União Europeia. Os seus objetivos são a melhoria da segurança rodoviária e a facilitação da livre circulação dos cidadãos na UE. Com a liberdade de circulação criada pelo mercado único europeu, as regras da UE em matéria de cartas de condução contribuíram para facilitar as viagens transfronteiriças e facilitar a mudança de residência, no caso dos cidadãos que se estabelecem noutro Estado-Membro. No entanto, os cidadãos continuam a confrontar-se com incoerências entre as abordagens nacionais, que, por sua vez, afetam os seus direitos de condução. Além disso, enfrentam lacunas e dificuldades na aplicação da diretiva.

A presente iniciativa baseia-se na Diretiva 2006/126/CE, que visava melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação mediante:

- a introdução de um modelo único de carta de condução da União Europeia, obrigatório para todos os condutores a partir de 2033, com o objetivo de assegurar uma maior proteção contra a fraude e a falsificação,
- a categorização das cartas de condução em função dos tipos de veículos e das idades mínimas de condução,
- a renovação administrativa obrigatória de todas as novas cartas de condução de dez em dez anos,
- uma simplificação dos encargos administrativos para os condutores que mudam o seu local de residência para outro Estado-Membro,
- a aplicação de normas mínimas comuns em matéria de competências, conhecimentos e aptidão física e mental dos condutores,
- o acesso progressivo a motociclos potentes, com base numa idade mínima e na experiência anterior com motociclos menos potentes,

⁸ COM(2020) 789 final, [EUR-Lex - 52020DC0789 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁹ P9_TA(2021)0407, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_PT.pdf

¹⁰ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex - 52021DC0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹¹ Documento de trabalho SWD(2021) 305 final, [«Legislar melhor» \(europa.eu\)](#)

- a criação de uma rede de intercâmbio de informações relativas às cartas de condução entre as autoridades nacionais (RESPER).

O relatório da avaliação de impacto¹² confirmou a necessidade de atualizar as regras da UE que regem as cartas de condução, a fim de apoiar os esforços no sentido de reduzir o número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação e de reduzir ainda mais os encargos administrativos e os obstáculos à livre circulação dos cidadãos na UE. Em muitos acidentes graves, que causam vítimas mortais, perdas graves de saúde e ferimentos não mortais, as competências, os conhecimentos, o comportamento e a aptidão médica do condutor desempenham um papel importante, havendo ainda demasiados titulares de cartas de condução cuja presença nas estradas da UE apresenta riscos devido à sua falta de aptidão para conduzir. A avaliação *ex post*¹³ concluiu que a atual avaliação médica baseada na idade deixou de ser considerada a mais adequada. Embora existam provas de uma potencial deterioração física devido à idade, alguns estudos concluíram que patologias específicas, como o abuso de substâncias, as perturbações mentais, a epilepsia e a diabetes, as doenças cardíacas e a apneia do sono, não estão necessariamente relacionadas com a idade. No entanto, são fatores mais importantes do que a idade no que diz respeito à aptidão médica para conduzir.

As competências, os conhecimentos, a perceção dos riscos e a experiência dos condutores continuam a ser limitados, em especial no que se refere aos condutores recém-encartados. O nível mais elevado de acidentes e vítimas mortais entre os condutores recém-encartados indica que os requisitos para a emissão de cartas de condução não estão totalmente adaptados aos objetivos de segurança rodoviária. Além disso, a introdução progressiva de novas tecnologias, como os sistemas de assistência ao condutor avançados e, no futuro, os veículos automatizados, terá um impacto substancial na utilização dos veículos. Embora essas tecnologias possam potencialmente melhorar a segurança rodoviária e contribuir para uma mobilidade mais inclusiva, também colocam novos desafios aos condutores em termos de competências e conhecimentos de novas funcionalidades, que não são abrangidas pela atual diretiva.

Em termos de obstáculos à livre circulação de pessoas, permanecem em vigor procedimentos desnecessários ou injustificados para a obtenção da carta de condução ou para o exercício ou manutenção dos direitos de condução noutro país da UE, quando os condutores obtêm, utilizam, substituem, renovam ou trocam cartas de condução. Em última análise, tal dificulta a sua circulação na UE. De acordo com a avaliação, algumas medidas previstas na diretiva (como o conceito de residência habitual) têm sido difíceis de aplicar e podem ter gerado encargos administrativos elevados ou obstáculos à livre circulação. Na prática, os cidadãos com direitos de condução devidamente documentados que se veem confrontados com tais obstáculos podem ficar sem carta de condução por um período até seis meses ou mais. Além disso, a atual diretiva pode, em certos casos, impedir os cidadãos da UE de obter uma carta de condução em países da UE onde os seus conhecimentos da língua local sejam insuficientes e não seja autorizado um intérprete durante os exames. Acresce que não existem regras comuns para a troca de cartas de condução emitidas por países terceiros, quando o titular estabelece a sua residência na União Europeia, e as cartas de condução da UE obtidas num Estado-Membro, em troca da carta de condução de um país terceiro, podem deixar de ser válidas se essa pessoa transferir a sua residência para outro Estado-Membro.

¹² SWD(2023) 128 final.

¹³ SWD(2022) 17 final, [EUR-Lex - 52022SC0017 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Por último, vários Estados-Membros¹⁴ introduziram, ou tencionam introduzir, cartas de condução nacionais móveis (digitais), sem que sejam acompanhadas pela emissão de um documento físico (ou seja, a carta). Uma vez que a atual diretiva estabelece o princípio do reconhecimento mútuo apenas para as cartas de condução físicas, as cartas de condução móveis continuariam, por conseguinte, a ser válidas apenas no território do Estado de emissão. Por conseguinte, o quadro atual não permite colher os benefícios da transformação digital do transporte rodoviário a nível europeu e dificulta a livre circulação em toda a UE.

A nova proposta de Diretiva Carta de Condução baseia-se nos objetivos da diretiva anterior — nomeadamente melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação —, mas também responde à necessidade de uma maior sustentabilidade e transformação digital do transporte rodoviário. A proposta é também fundamental para a consecução dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável¹⁵, na medida em que contribui para tornar, até 2030, as cidades e os aglomerados humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, e para proporcionar acesso a sistemas de transporte seguros, a preços comportáveis, acessíveis e sustentáveis para todos. Presta também especial atenção às necessidades de segurança rodoviária de todos os grupos da sociedade, nomeadamente os utentes da estrada vulneráveis, como os peões, os ciclistas, os utilizadores de veículos motorizados de duas rodas e de dispositivos de mobilidade pessoal e as pessoas com deficiência ou mobilidade e orientação reduzidas¹⁶. Ao incluir novas regras sobre os veículos de transmissão automática e ao aumentar a massa máxima da maioria dos veículos de emissões nulas da categoria B, a proposta facilitará a adoção desses veículos, contribuindo assim para os objetivos da Lei Europeia do Clima¹⁷ e para a concretização do objetivo do Pacto Ecológico Europeu de alcançar um ambiente livre de poluição nociva até 2050¹⁸.

A nova proposta de Diretiva Carta de Condução é coerente com o Regulamento Plataforma Digital Única¹⁹, que presta acesso a informações em linha, serviços de assistência e de resolução de problemas e procedimentos de administração pública em linha através do portal «A sua Europa». As informações regidas pela proposta já estão incluídas no anexo I do Regulamento Plataforma Digital Única. A fim de reduzir ainda mais os encargos administrativos, o anexo II da Diretiva Carta de Condução será alterado, a fim de garantir que o procedimento administrativo é integralmente disponibilizado em linha aos cidadãos e residentes.

O objetivo da iniciativa é, por conseguinte, melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação de pessoas na União Europeia, contribuindo simultaneamente para um transporte rodoviário sustentável e para a sua transformação digital, através das seguintes ações:

¹⁴ Já disponíveis (Espanha, Dinamarca, Grécia, Polónia e Portugal) e em estudo (Áustria, Bélgica, Chipre, Estónia, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Itália, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos e Suécia), de acordo com o documento informal n.º 10 da UNECE, de 13 de setembro de 2022, e as atividades de consulta.

¹⁵ https://sdgs.un.org/#goal_section

¹⁶ Objetivo 11 e meta 11.2 da Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável (<https://sdgs.un.org/2030agenda>).

¹⁷ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1), [EUR-Lex - 32018R1724 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

¹⁸ COM(2021) 400 final, [EUR-Lex - 52021DC0400 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

¹⁹ Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1), [EUR-Lex - 32018R1724 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- *Melhorar as competências, os conhecimentos e a experiência de condução, e reduzir e penalizar os comportamentos perigosos.* As regras em matéria de formação, exames e período probatório dos condutores assegurarão que os condutores, em especial os condutores jovens e os condutores recém-encartados, adquirem as competências, os conhecimentos, a perceção dos riscos e a experiência de condução necessários para conduzir em segurança. Além disso, todos os condutores melhorarão as competências e os conhecimentos sobre as tecnologias avançadas, o que lhes permitirá utilizar plenamente o potencial da inovação em termos de segurança e ambiente, e sobre como garantir uma coexistência segura entre o tráfego motorizado e os modos de transporte ativos. Os condutores devem ser responsabilizados pelos seus comportamentos de condução perigosos em todos os Estados-Membros, a fim de criar um ambiente propício à melhoria da segurança rodoviária.
- *Assegurar uma aptidão física e mental adequada dos condutores em toda a UE.* As regras relativas à aptidão física e mental necessária para a condução, no que diz respeito aos condutores não-profissionais, serão melhoradas e atualizadas, a fim de ter em conta os desenvolvimentos tecnológicos mais recentes e respeitar o modelo de abordagem da deficiência baseado nos direitos humanos²⁰. Além disso, o processo de avaliação médica em toda a UE será melhorado, a fim de contribuir mais adequadamente para a consecução dos objetivos de segurança rodoviária.
- *Eliminar os obstáculos inadequados ou desnecessários que afetam os requerentes e os titulares de cartas de condução.* Persistem ainda vários obstáculos ao acesso dos condutores às cartas de condução e ao reconhecimento dos seus direitos de condução, que, por sua vez, entravam a liberdade de circulação na UE: dificuldades relacionadas com os exames de condução resultantes da falta de conhecimentos linguísticos, de regras diferentes para determinar a residência habitual dos residentes na UE ou da ausência de continuidade de determinados direitos de condução, quando viajam e mudam de residência na UE. Espera-se igualmente que a eliminação desses obstáculos ajude a resolver a atual escassez de condutores, em especial de condutores de camiões, sem comprometer a segurança rodoviária. Além disso, está prevista uma maior harmonização da validade das cartas de condução e a introdução de uma carta de condução móvel.

No capítulo 3 da presente exposição de motivos apresentam-se informações mais pormenorizadas sobre a forma como os objetivos acima referidos e os problemas conexos são abordados no âmbito da iniciativa.

A fim de assegurar uma abordagem coerente no domínio da segurança rodoviária no que diz respeito à execução transfronteiras das regras de trânsito rodoviário, foi criado um pacote negocial, composto por três iniciativas: além da presente proposta, o pacote contém igualmente uma proposta de diretiva que altera 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

²⁰ 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.

segurança rodoviária («Diretiva CBE»)^{21,22}, e uma proposta de diretiva relativa ao efeito a nível da União de determinadas inibições de conduzir²³.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A presente proposta é coerente com a demais legislação da UE em matéria de segurança rodoviária: 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^{24,25}; Diretiva (UE) 2015/413²⁶; e o chamado «Regulamento Segurança Geral»^{27,28}. É também coerente com o Quadro estratégico da UE para a segurança rodoviária 2021-2030 - Próximas etapas da campanha «Visão Zero»²⁹.

A iniciativa está igualmente alinhada com a Diretiva CBE. No contexto da assistência mútua (artigo 15.º), a Diretiva Carta de Condução prevê igualmente uma rede de intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução («RESPER»), que pode ser utilizada para a aplicação — e para controlar o cumprimento — da Diretiva Carta de Condução, da Diretiva relativa à qualificação e formação dos motoristas profissionais e da Diretiva CBE. Existe atualmente incerteza jurídica sobre se a RESPER pode ser utilizada para efeitos da Diretiva CBE (que se baseia no sistema EUCARIS) devido à formulação do artigo 15.º da Diretiva Carta de Condução e ao facto de o artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva CBE exigir que os Estados-Membros assegurem que o intercâmbio de informações ao abrigo desta diretiva seja efetuado *sem intercâmbio de dados que envolvam outras bases de dados que não sejam utilizadas para efeitos da presente diretiva*. Por conseguinte, a grande maioria das autoridades não utiliza a RESPER para efeitos de controlo.

A Diretiva CBE está a ser revista em paralelo com a revisão da Diretiva Carta de Condução, tanto por razões jurídicas como por motivos de coerência. Neste contexto, está a ser considerado o levantamento das restrições à utilização de outras bases de dados. O acesso à RESPER para efeitos de execução será possível nas condições especificadas na Diretiva Carta de Condução, pelo que se espera que mais infrações sejam investigadas com êxito. Além disso, a revisão da Diretiva Carta de Condução permitirá clarificar todos os casos de utilização que exijam o acesso à RESPER no contexto da execução da lei, a fim de eliminar completamente as incertezas jurídicas.

²¹ COM(2023) 126 final.

²² JO L 68 de 13.3.2015, p. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²³ COM(2023) 128 final.

²⁴ JO L 330 de 23.12.2022, p. 46, [EUR-Lex - 32022L2561 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁵ Estabelecem-se regras especiais para a qualificação e a formação dos motoristas profissionais desses veículos.

²⁶ É facilitado o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, quando são cometidas infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária por um veículo matriculado noutro Estado-Membro.

²⁷ Regulamento (UE) 2019/2144 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2019, relativo aos requisitos de homologação de veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que se refere à sua segurança geral e à proteção dos ocupantes dos veículos e dos utentes da estrada vulneráveis (JO L 325 de 16.12.2019, p. 1), [EUR-Lex - 02019R2144-20220905 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

²⁸ Prevê-se que os veículos novos estejam obrigatoriamente equipados com funcionalidades de segurança avançadas.

²⁹ SWD(2019) 283 final, <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>

Propõe-se que as disposições relativas ao efeito a nível da União de determinadas inibições de conduzir sejam contempladas num ato separado, que abrangerá a execução transfronteiras dessas decisões, enquanto as consequências em termos de emissão continuarão a ser abordadas no âmbito da presente iniciativa.

A proposta insere-se igualmente no Ano Europeu das Competências, que visa promover a aprendizagem ao longo da vida, reforçar a competitividade das empresas da UE e apoiar a transição ecológica e digital de uma forma socialmente justa.

- **Coerência com outras políticas da União**

A Diretiva Carta de Condução regula os direitos de condução de acordo com as categorias de veículos. Certas categorias são definidas por referência às regras da UE:

- A Diretiva 96/53/CE do Conselho que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional³⁰, que permite identificar os tipos de veículos alimentados por combustíveis alternativos.
- O Regulamento (UE) n.º 168/2013 relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos³¹, que permite identificar os tipos de ciclomotores, motociclos, triciclos motorizados e quadriciclos.

A diretiva determina as idades mínimas para a obtenção de uma carta de condução para os futuros motoristas profissionais, que estão sujeitos à 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 passageiros³².

Além disso, as regras em matéria de proteção de dados pessoais aplicam-se igualmente ao intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução, em especial o Regulamento (UE) 2016/679 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados)³³.

Em 3 de junho de 2021, a Comissão adotou uma proposta³⁴ de revisão do Regulamento (UE) n.º 910/2014³⁵ no respeitante à criação de um Quadro Europeu para a Identidade Digital. Este novo quadro fornece os elementos constitutivos pertinentes para as cartas de condução móveis. Em especial, a identidade eletrónica e, potencialmente, as características da carteira eletrónica podem ser utilizadas para desenvolver uma solução interoperável para as cartas de condução móveis da UE.

A presente proposta é coerente e contribui para o objetivo de neutralidade climática da UE até 2050, tal como estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119 do

³⁰ JO L 235 de 17.9.1996, p. 59, [EUR-Lex - 01996L0053-20190814 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³¹ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52, [EUR-Lex - 02013R0168-20201114 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³² JO L 330 de 23.12.2022, p. 46, [EUR-Lex - 32022L2561 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³³ JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, [EUR-Lex - 32016R0679 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁴ COM(2021) 281 final, [EUR-Lex - 52021PC0281 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁵ 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), [EUR-Lex - 32014R0910 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

Parlamento Europeu e do Conselho que cria o regime da UE para alcançar a neutralidade climática.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A base jurídica da proposta é o artigo 91.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da UE («TFUE»)³⁶. O artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do TFUE prevê que, no domínio dos transportes, a União Europeia tem competência para adotar medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

• Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)

A União já tem competência no domínio das cartas de condução, por força da Diretiva 2006/126/CE. As questões relacionadas com as cartas de condução contêm aspetos transnacionais que não podem ser tratados pelos Estados-Membros individualmente. Embora a Diretiva Carta de Condução represente um passo importante no processo de harmonização das regras relativas às cartas de condução e contribua para a aplicação das políticas da UE, até à data foi alterada onze vezes, para harmonizar normas e requisitos comuns, bem como para adaptar as regras ao progresso científico e técnico registado desde 2006. As novas regras que serão introduzidas pela presente proposta continuam abrangidas pelas competências atribuídas à União em aplicação do artigo 91.º, n.º 1, do TFUE e, dada a sua ligação ao quadro já existente para as cartas de condução, só podem ser aplicadas de forma adequada a nível da União.

Tendo em conta os objetivos da UE em matéria de segurança rodoviária e os progressos insuficientes previstos em termos de redução do número de vítimas mortais e feridos graves em acidentes de viação, são necessárias novas medidas da UE para cumprir os objetivos fixados. Por exemplo, a luta contra os comportamentos perigosos nas estradas só poderá produzir os resultados desejados se os infratores rodoviários não residentes enfrentarem as consequências do seu comportamento nas mesmas condições que os residentes. Estes objetivos não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros individualmente, dada a dimensão transfronteiras destas questões.

São igualmente necessárias novas medidas a nível da UE para eliminar os obstáculos desnecessários e injustificados à livre circulação de pessoas, decorrentes de procedimentos de emissão e renovação de cartas de condução menos eficientes. Estes problemas têm de ser abordados a nível da UE, uma vez que também possuem uma dimensão transfronteiras. No que diz respeito ao caso específico das cartas de condução móveis, estas só podem ser mutuamente reconhecidas em toda a UE se as soluções utilizadas pelos Estados-Membros forem harmonizadas e interoperáveis.

Sem a intervenção da UE, a cooperação entre os Estados-Membros em matéria de cartas de condução prosseguiria através de acordos bilaterais ou multilaterais, o que, por sua vez, resultaria numa maior complexidade do sistema de obtenção da carta de condução e num aumento dos encargos administrativos para os titulares de cartas e as administrações. Os condutores podem também enfrentar problemas administrativos, ao viajar para Estados-Membros³⁷ que não são partes contratantes na Convenção de Viena³⁸, por exemplo, a

³⁶ JO C 115 de 9.5.2008, p. 85, [EUR-Lex - 12008E091 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

³⁷ Espanha, Malta, Chipre e Irlanda.

³⁸ Convenção sobre a Circulação Rodoviária, celebrada em Viena em 8 de novembro de 1968.

obrigação de possuir uma carta de condução internacional. Por último, quando mudam de residência na UE, os titulares de cartas de condução da UE têm de obter uma nova carta de condução emitida pelo seu novo país de residência, quer através de uma troca administrativa, quer mediante a aprovação no exame de condução, como qualquer outro requerente. Na ausência de intervenção da UE, a integração de condutores profissionais estrangeiros no setor do transporte rodoviário da UE continuará a ser limitada, devido às dificuldades administrativas com que se deparam os condutores estrangeiros para manter os seus direitos de condução. A eliminação deste obstáculo poderia contribuir para resolver o problema da escassez de condutores na UE, juntamente com outras ações, distintas desta medida, por exemplo, relacionadas com as qualificações dos condutores, a melhoria das condições de trabalho e os desafios estruturais.

- **Proporcionalidade**

A proposta é necessária e proporcionada relativamente ao objetivo de facilitar a livre circulação através de regras adicionais harmonizadas em matéria de cartas de condução, uma vez que os Estados-Membros, por si só, não podem assegurar o reconhecimento sem descontinuidades do direito de conduzir conferido por uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

A proposta não excede o necessário para alcançar os objetivos de garantir um melhor nível de segurança rodoviária e de facilitar a livre circulação, uma vez que as opções políticas adotadas continuam a proporcionar um nível adequado de flexibilidade aos Estados-Membros. Estão previstos apenas requisitos mínimos de harmonização para as cartas de condução móveis, as regras relativas aos períodos probatórios permitem que os Estados-Membros apliquem condições ou restrições nacionais adicionais aos recém-encartados e as regras relativas à troca de cartas de condução com países terceiros estão estritamente definidas.

Por conseguinte, não só é necessária uma abordagem transparente, eficiente e coordenada que garanta o tratamento igual dos utentes das estradas da UE, em especial como condição essencial do princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução, como a proposta prevista respeita o princípio da proporcionalidade.

- **Escolha do instrumento**

A fim de assegurar uma redação jurídica clara e coerente, considera-se que a solução jurídica mais adequada é uma revisão completa da diretiva.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A Comissão Europeia publicou, em 2022, uma avaliação *ex post*³⁹ da Diretiva 2006/126/CE, seguindo os princípios da iniciativa «Legislar Melhor». A avaliação demonstrou que a ação combinada da Diretiva 2006/126/CE e das suas duas antecessoras resultou num aumento do nível de segurança dos utentes da estrada na União e facilitou a livre circulação. A avaliação revelou igualmente o efeito positivo da Diretiva Carta de Condução em termos de redução da fraude relacionada com as cartas de condução e do «turismo das cartas de condução». Conduziu à redução dos encargos administrativos, em especial para os titulares de cartas de condução. Mostrou também que é possível reforçar mais ainda o nível de segurança, bem

³⁹ SWD(2022) 17 final.

como a eficácia e a proporcionalidade de algumas exigências regulamentares. A avaliação reconheceu que o sistema de transportes da UE está a mudar rapidamente, devido ao impacto da digitalização, à crescente ênfase dada aos modos ativos no transporte urbano, à emergência de novas formas de mobilidade, à evolução em matéria de conectividade e automatização e ao papel crescente da inteligência artificial, bem como à adoção de veículos de emissões baixas ou nulas. Concluiu que o atual quadro legislativo deve ser adaptado, não só para dar resposta às necessidades atuais, mas também para fazer face aos desafios futuros.

A avaliação concluiu também que as soluções digitais, incluindo as cartas de condução móveis e a RESPER, não foram suficientemente exploradas. Constatou além disso que as regras sobre competências e conhecimentos em matéria de condução não refletem de forma suficiente as novas soluções tecnológicas, como os sistemas avançados de assistência ao condutor, a condução semiautomatizada e automatizada e a utilização de simuladores, nem a adoção de soluções de micromobilidade e a utilização de veículos de emissões baixas ou nulas com caixa de transmissão automática.

Acresce que algumas disposições são insuficientes para facilitar a livre circulação de pessoas, nomeadamente as relativas ao estabelecimento da residência habitual, ao reconhecimento das cartas de condução estrangeiras e aos períodos de validade. Além disso, a diretiva não é totalmente complementar em relação à Diretiva (UE) 2015/413⁴⁰ no que diz respeito à execução de sanções relativas às infrações às regras de trânsito. A diretiva também necessita de uma maior harmonização com o Regulamento Segurança Geral⁴¹.

• Consultas das partes interessadas

Em conformidade com as orientações «Legislar Melhor», as partes interessadas foram consultadas durante a avaliação *ex post* e a avaliação de impacto.

Durante a avaliação *ex post*, em 16 de outubro de 2020, realizou-se um seminário com as partes interessadas para recolher informações, confirmar as conclusões alcançadas, obter as reações sobre as recentes conclusões e conhecer as diferentes opiniões.

Entre 28 de outubro de 2020 e 20 de janeiro de 2021, realizou-se uma consulta pública aberta, que permitiu ao público interessado e às partes interessadas exprimirem os seus pontos de vista sobre as regras em vigor.

Durante a fase preparatória da avaliação de impacto, as partes interessadas tiveram a possibilidade de apresentar observações sobre a avaliação de impacto inicial (segundo trimestre de 2021). Subsequentemente, foram realizadas as seguintes atividades de consulta específicas:

- Duas rondas de entrevistas:
 - entrevistas exploratórias durante a fase inicial (primeiro e segundo trimestres de 2022),
 - entrevistas aprofundadas para colmatar lacunas de informação e avaliar os impactos esperados das medidas políticas (segundo e terceiro trimestres de 2021).
- Duas séries de inquéritos:

⁴⁰ JO L 68 de 13.3.2015, p. 9, [EUR-Lex - 32015L0413 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴¹ JO L 325 de 16.12.2019, p. 1, [EUR-Lex - 32019R2144 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

- um inquérito para fundamentar a análise do problema (segundo trimestre de 2022),
- um inquérito para avaliar o impacto das medidas políticas (segundo e terceiro trimestres de 2022).

Por último, realizou-se uma nova consulta pública aberta no terceiro trimestre de 2022.

• **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Durante a avaliação de impacto, realizaram-se três seminários com os peritos:

- Formação, exames e categorias de veículos, primeiro trimestre de 2022,
- Emissão e reconhecimento mútuo de cartas de condução, segundo trimestre de 2022,
- Consequências das infrações rodoviárias e aptidão médica, segundo trimestre de 2022.

O trabalho dos serviços da Comissão sobre a avaliação de impacto foi complementado por um estudo externo, realizado por um consórcio independente, composto pela COWI, a Ecorys e a NTUA.

Durante a fase preparatória da avaliação *ex post* e da avaliação de impacto, o Comité da Carta de Condução criado pelo artigo 9.º da atual diretiva, composto essencialmente por peritos dos Estados-Membros, foi regularmente informado e consultado.

• **Avaliação de impacto**

A proposta de revisão da Diretiva Carta de Condução é acompanhada de um relatório de avaliação de impacto⁴², cujo projeto foi apresentado ao Comité de Controlo da Regulamentação («CCR») em 12 de outubro de 2022. O CCR emitiu um parecer positivo em 18 de novembro de 2022⁴³. O relatório da avaliação de impacto foi revisto em conformidade com as recomendações do CCR. Foram também analisadas as observações técnicas mais pormenorizadas apresentadas pelo CCR. O relatório da avaliação de impacto inclui uma descrição pormenorizada das opções políticas na secção 5, enquanto a secção 6 apresenta uma análise exaustiva dos impactos de todas as opções. As opções políticas analisadas podem resumir-se do seguinte modo:

Opção política A

A opção política A («OP-A») inclui medidas políticas que são comuns às três opções. As medidas da OP-A visam alinhar a Diretiva Carta de Condução com o desenvolvimento tecnológico, científico e societal na UE, melhorando as suas principais disposições e dando resposta às necessidades e oportunidades do mercado.

No que diz respeito à segurança rodoviária, alarga a lista de matérias sujeitas a ensaios. Além disso, atualiza os meios técnicos (RESPER) utilizados na cooperação entre autoridades competentes no contexto da luta contra a fraude e a falsificação. Adapta as regras para ter em conta o aumento de veículos alimentados por combustíveis alternativos na frota da UE. Por último, atualiza igualmente as normas relativas à aptidão física e mental para conduzir e cria uma nova plataforma específica de partilha de informações, a fim de permitir uma maior divulgação de conhecimentos entre as autoridades.

⁴² SWD(2023) 128 final.

⁴³ RSB/RM/cdd – rsb(2022)7907617

No que diz respeito à livre circulação, introduz a mesma validade administrativa para as cartas de condução das categorias A e B, a aplicar em todos os Estados-Membros, e clarifica os casos em que a validade pode ser reduzida ou prorrogada. Estabelece igualmente o reconhecimento mútuo das equivalências facultativas⁴⁴, clarifica certos aspetos relacionados com a aplicação do conceito de residência habitual e introduz equivalências adicionais. Por último, introduz a carta de condução móvel da UE, bem como a possibilidade de inscrever um código QR na carta de condução física.

Opção política B

A opção política B («OP-B») representa um aumento da intervenção política no que diz respeito à segurança rodoviária, bem como uma redução dos encargos administrativos para determinadas categorias de condutores.

No que diz respeito à segurança rodoviária, para além das medidas incluídas na OP-A, introduz novas regras relativas ao período de formação e aos períodos probatórios. Complementa as regras relativas à aptidão física e mental para conduzir adicionando orientações não vinculativas para o controlo da visão dos requerentes e uma avaliação médica obrigatória com base numa autoavaliação. Prevê criar um programa de formação destinado a médicos de clínica geral.

No que diz respeito à liberdade de circulação, além das medidas incluídas na OP-A, simplifica as regras de emissão das cartas de condução, permitindo aos cidadãos da UE obter a sua primeira carta de condução no país da sua nacionalidade, quando se depararem com dificuldades relacionadas com a língua do exame. Para atenuar a escassez de condutores profissionais, as regras em vigor relativas aos condutores de autocarros e camiões são também simplificadas e são introduzidas regras sobre a troca de cartas de condução emitidas por países terceiros. Por último, para resolver os problemas de mobilidade em zonas remotas, os Estados-Membros poderão alargar os direitos de condução dos titulares de uma carta de condução B1, permitindo-lhes conduzir veículos de massa mais elevada, com uma velocidade máxima até 45 km/h, mas apenas no território nacional do Estado-Membro em causa.

Opção política C

A opção política C («OP-C») representa um maior aumento da harmonização e do âmbito de aplicação, em comparação com a OP-B.

No que diz respeito à segurança rodoviária, para além das medidas incluídas na OP-A e na OP-B, as categorias de veículos para as quais é exigida uma carta de condução são alteradas para: i) incluir novos veículos de micromobilidade com uma velocidade máxima entre 25 km/h e 45 km/h, ii) permitir o reconhecimento mútuo das cartas nacionais necessárias para conduzir veículos agrícolas e iii) melhorar o alinhamento com as oportunidades e as necessidades do mercado para os autocarros da categoria D1. Nesta opção, as regras relativas à aptidão física e mental para conduzir são mais rigorosas.

No que diz respeito à liberdade de circulação, para além das medidas incluídas na OP-A e na OP-B, a avaliação da aptidão física e mental para conduzir é mutuamente reconhecida e os antigos titulares de cartas de condução estrangeiras podem continuar a conduzir, quando mudam a sua residência para outro Estado-Membro, desde que tenham antecedentes favoráveis em matéria de segurança rodoviária há, pelo menos, cinco anos.

⁴⁴ Por exemplo, se uma pessoa estiver autorizada a conduzir um motociclo ligeiro com uma carta de condução da categoria B no seu país de residência, poderá fazê-lo em qualquer outro Estado-Membro que tenha aplicado a mesma equivalência facultativa.

Avaliação das medidas e das opções políticas

As medidas previstas pelas diferentes opções políticas foram objeto de uma avaliação quantitativa e qualitativa dos impactos económicos e sociais (segurança rodoviária) e dos impactos nos direitos fundamentais. Selecionou-se o horizonte temporal de 2025-2050 para avaliar os impactos, em consonância com as projeções de base. No que diz respeito à segurança rodoviária, prevê-se que a OP-A seja insuficiente para alcançar os objetivos correspondentes da UE. A OP-B produzirá uma melhoria mais acentuada da segurança rodoviária, ao passo que a OP-C vai mais longe, mas a relação custo-benefício do OP-C deverá ser inferior à da OP-B. No que diz respeito à livre circulação e aos efeitos económicos, espera-se que o principal contributo provenha da introdução da carta de condução digital e da harmonização da validade administrativa (15 anos) para os condutores do grupo 1 (ambas já previstas na OP-A). As medidas adicionais introduzidas pelas OP-B e OP-C resolverão os problemas de bloqueio que afetam alguns grupos específicos de condutores, mas terão um efeito significativamente menor. No que diz respeito aos direitos fundamentais, os efeitos continuarão a ser controlados por uma aplicação rigorosa das regras em matéria de proteção de dados, nomeadamente na RESPER.

Todas as opções políticas respeitam plenamente o princípio «digital por defeito», refletindo a Comunicação «Orientações para a Digitalização até 2030»⁴⁵.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Esta iniciativa faz parte do programa de trabalho da Comissão para 2022 no âmbito do anexo II (Iniciativas REFIT), sob o título «Um Novo Impulso para a Democracia Europeia»⁴⁶. A iniciativa tem uma importante dimensão REFIT em termos de simplificação e harmonização dos procedimentos aplicados pelos Estados-Membros às cartas de condução.

O processo de emissão e a produção das cartas de condução físicas decorrente da Diretiva 2006/126/CE representam um importante encargo em termos de custos, devido ao elevado número de residentes na UE envolvidos. Uma parte importante da simplificação e da redução dos encargos conexos resultará da introdução da carta de condução móvel da UE. Concretamente, será mais fácil obter, substituir, renovar ou trocar uma carta de condução, uma vez que será possível realizar todo o procedimento em linha. Além disso, a harmonização da validade administrativa das cartas de condução para os condutores de veículos das categorias A, A1, A2, AM, B, B1 e BE resultará também numa menor interação com a administração, porque a necessidade de renovação da carta de condução será menos frequente (de 15 em 15 anos, em vez de dez em dez anos, para os Estados-Membros que aplicam atualmente esta regra).

- **Direitos fundamentais**

As regras relativas às cartas de condução são harmonizadas com a legislação da UE aplicável em matéria de proteção de dados. Propõe-se uma definição mais clara dos casos em que a RESPER pode ser utilizada, eliminando as ambiguidades jurídicas existentes, que constituem um risco para a proteção dos dados pessoais dos condutores. A utilização das funcionalidades eIDAS na carta de condução da UE, em especial a identidade eletrónica para efeitos de inscrição e a carteira da UE para o armazenamento e o intercâmbio de dados, garantirá um elevado nível de segurança e privacidade das informações tratadas.

⁴⁵ COM(2021) 118 final, [EUR-Lex - 52021DC0118 - EN- EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

⁴⁶ COM(2021) 645 final, [EUR-Lex - 52021DC0645 - EN- EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

A transição para a carta de condução digital da UE não deverá excluir determinadas categorias da população. Com efeito, embora a carta de condução digital seja emitida por defeito, todos poderão obter uma carta de condução física, caso o desejem.

Em termos de liberdade de circulação, a clarificação do conceito de «residência habitual» deverá resolver o problema da determinação da autoridade emissora logo após a transferência da residência. A simplificação das regras relativas à validade administrativa colocará os titulares de cartas de condução da UE em pé de igualdade, independentemente do país em que requeiram a carta de condução ou em que a validade da sua carta de condução seja prorrogada. O reconhecimento mútuo das equivalências facultativas permitirá aos titulares de cartas de condução beneficiarem dos direitos conferidos por uma equivalência facultativa também noutros Estados-Membros que apliquem as mesmas regras.

A diretiva proposta terá igualmente um impacto positivo no direito à não discriminação, uma vez que, ao introduzir uma maior flexibilidade relativamente à primeira emissão da carta de condução, permitirá aos requerentes escolher o local de realização dos exames, caso existam restrições linguísticas.

A diretiva proposta assegurará o respeito dos direitos das pessoas com deficiência, em conformidade com a Carta dos Direitos Fundamentais e a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, na qual a UE e todos os Estados-Membros são partes.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

As implicações para o orçamento da União prendem-se principalmente com a criação de uma plataforma de informação, que permita às autoridades trocar informações relativas à aptidão física e mental para conduzir, e o desenvolvimento de um programa de formação (em linha) destinado a médicos de clínica geral, no valor de 0,7 EUR a 1,1 milhões de EUR.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Caso a proposta seja aprovada, os Estados-Membros comunicarão anualmente à Comissão o número de cartas de condução emitidas, renovadas, substituídas, retiradas e trocadas, para cada categoria, incluindo dados sobre a emissão e a utilização de cartas de condução móveis.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

A proposta não exige documentos explicativos relacionados com a sua transposição.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

As principais disposições que alteram substancialmente a Diretiva 2006/126/CE ou acrescentam novos elementos são as seguintes:

- O artigo 1.º define o objeto da diretiva e o seu âmbito de aplicação, especificando os domínios para os quais estabelece regras comuns.
- O artigo 2.º introduz as definições tendo em conta os novos conceitos adotados para garantir uma maior clareza jurídica.
- O artigo 3.º introduz as regras fundamentais aplicáveis às cartas de condução físicas e móveis, nomeadamente no que diz respeito ao seu reconhecimento mútuo. O artigo 4.º

especifica pormenorizadamente os requisitos relativos às cartas de condução físicas e o artigo 5.º os relativos às cartas de condução móveis.

- Os artigos 6.º e 7.º substituem o antigo artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE, dividindo em dois artigos específicos as regras aplicáveis i) às categorias de cartas de condução e ii) às idades mínimas.
- O artigo 8.º corresponde ao antigo artigo 5.º da Diretiva 2006/126/CE, clarificando a relação entre os códigos da União e as eventuais condições e limitações aplicáveis ao direito de conduzir.
- O artigo 9.º substitui o antigo artigo 6.º da Diretiva 2006/126/CE, com as seguintes alterações:
 - supressão da obrigação de ser titular de uma carta de condução das categorias C ou D para obter uma carta de condução das categorias CE ou DE,
 - supressão do carácter facultativo da anterior equivalência estabelecida nos termos do antigo artigo 6.º, n.º 4, alínea c),
 - direito de conduzir veículos da categoria D1E para os titulares de cartas de condução das categorias D1 e C1E ou D1 e CE,
 - introdução de uma equivalência facultativa, permitindo a condução de determinados veículos com uma carta de condução da categoria B1, e
 - reconhecimento mútuo das equivalências facultativas.
- O artigo 10.º corresponde ao antigo artigo 7.º da Diretiva 2006/126/CE, com as seguintes alterações:
 - a validade administrativa de 15 anos passa a ser a regra geral para os grupos das categorias A e B,
 - a Comissão e os Estados-Membros podem prorrogar a validade administrativa das cartas de condução em circunstâncias excecionais,
 - a validade administrativa das cartas de condução pode ser reduzida para corresponder à duração da autorização de residência temporária,
 - a validade administrativa da carta de condução só pode ser reduzida com base na idade do titular a partir dos 70 anos.
- O artigo 11.º corresponde aos n.ºs 1, 2, 3 e 5 do antigo artigo 11.º da Diretiva 2006/126/CE.
- O artigo 12.º introduz novas regras específicas relativas à troca de cartas de condução emitidas por um país terceiro a titulares que passem a ter a sua residência habitual no território de um Estado-Membro.
- O artigo 13.º inclui o antigo artigo 11.º, n.º 4, da Diretiva 2006/126/CE e introduz determinadas regras relativas aos efeitos de uma restrição, suspensão, retirada ou anulação de uma carta de condução por um Estado-Membro.
- O artigo 14.º introduz o novo princípio de «condução acompanhada» para os condutores com idades compreendidas entre os 17 e os 18 anos.
- O artigo 15.º introduz um período probatório de, pelo menos, dois anos, durante o qual os condutores recém-encartados estão sujeitos a regras rigorosas relacionadas com a

condução sob o efeito de determinadas substâncias e a eventuais condições nacionais adicionais.

- O artigo 16.º corresponde ao antigo artigo 10.º da Diretiva 2006/126/CE.
- O artigo 17.º inclui o antigo artigo 12.º da Diretiva 2006/126/CE. Introduce igualmente algumas derrogações para ter em conta os casos em que os titulares de uma carta de condução não conseguem provar o estabelecimento da residência habitual ou, aquando da primeira emissão de uma carta de condução da categoria B, os cidadãos da UE não dominam a língua do seu Estado-Membro de residência.
- O artigo 18.º corresponde ao antigo artigo 13.º da Diretiva 2006/126/CE, tendo em conta as informações publicadas pela Comissão sobre cartas de condução diferentes do modelo normalizado de carta de condução da UE.
- O artigo 19.º corresponde ao antigo artigo 15.º da Diretiva 2006/126/CE, clarificando, nomeadamente, os casos em que os Estados-Membros deverão prestar-se assistência mútua.
- O artigo 20.º baseia-se no artigo 14.º da Diretiva 2006/126/CE e permite a recolha de informações em conformidade com as regras «Legislar Melhor».
- O artigo 21.º contém uma disposição-tipo que permite a adoção, pela Comissão, de atos delegados em conformidade com determinadas disposições da diretiva.
- O artigo 22.º corresponde ao antigo artigo 9.º da Diretiva 2006/126/CE, que cria o Comité da Carta de Condução, e é atualizado com referências ao Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão⁴⁷, permitindo a adoção de atos de execução, se necessário.
- O artigo 23.º adita uma alínea c) ao artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2022/2561, a fim de permitir a condução acompanhada de condutores de cartas de condução da categoria C que tenham completado 17 anos de idade.
- O artigo 24.º altera o anexo II do Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴⁸.
- O artigo 25.º contém uma disposição sobre a transposição, tendo especialmente em conta a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos⁴⁹.
- O artigo 26.º contém uma disposição-tipo que estabelece as condições de revogação da Diretiva 2006/126/CE.
- O artigo 27.º contém uma disposição-tipo que estabelece a entrada em vigor da diretiva.
- O artigo 28.º contém uma disposição geral que estabelece que os Estados-Membros são os destinatários da diretiva.

⁴⁷ JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

⁴⁸ JO L 295 de 21.11.2018, p. 1.

⁴⁹ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- O anexo I corresponde ao antigo anexo I da Diretiva 2006/126/CE. Foi atualizado para ter em conta os requisitos introduzidos pelo Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão, de 4 de maio de 2012, que estabelece os requisitos técnicos relativos às cartas de condução que incorporam um suporte de armazenamento (circuito integrado)⁵⁰ (parte B), as especificações técnicas das cartas de condução móveis (parte C) e a introdução de novos códigos da União, agora individualizados na parte E.
- O anexo II corresponde ao antigo anexo II da Diretiva 2006/126/CE. Foi atualizado para ter em conta a necessidade de os novos candidatos a condutores serem aprovados num exame da perceção dos riscos,
 - a obrigação de avaliar o conhecimento dos fatores de risco relacionados com os meios de micromobilidade, a segurança dos veículos alimentados por combustíveis alternativos, as competências relacionadas com sistemas avançados de assistência à condução e outros aspetos de automatização de um veículo,
 - e a flexibilização dos requisitos aplicáveis aos condutores aprovados em exame de condução realizado com uma caixa de velocidades automática, quando solicitem a supressão da restrição associada a esse exame da sua carta de condução.
- O anexo III corresponde ao antigo anexo III da Diretiva 2006/126/CE. Foi atualizado mediante a introdução de uma avaliação médica obrigatória baseada numa autoavaliação, para os condutores do grupo 1,
 - a flexibilização da frequência dos exames exigidos aos condutores com um problema de saúde relacionado com a Diabetes *mellitus*.
- Os anexos IV, V e VI reproduzem os anexos da Diretiva 2006/126/CE, sem alterações substanciais.
- O anexo VIII contém as informações normalizadas relativas à revogação e à transposição.

⁵⁰

JO L 120 de 5.5.2012, p. 1,
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32012R0383>

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) As regras relativas à carta de condução são um elemento indispensável da política comum dos transportes, contribuem para melhorar a segurança rodoviária e facilitam a circulação das pessoas que estabelecem a sua residência num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução. Atendendo à importância dos meios de transporte individuais, a posse de uma carta de condução devidamente reconhecida pelo Estado-Membro de acolhimento promove e facilita a livre circulação e a liberdade de estabelecimento das pessoas. Do mesmo modo, qualquer obtenção ilícita desse documento ou do direito de conduzir, ou a perda de uma carta de condução legitimamente adquirida devido a um comportamento ilícito, afeta não só o Estado-Membro onde essas violações foram cometidas, mas também a segurança rodoviária de toda a União.
- (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

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

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.

- (3) A União Europeia introduziu o primeiro «modelo comunitário» da carta de condução física em 4 de dezembro de 1980. Desde então, as regras relativas a esse modelo comunitário tornaram-se a pedra angular das estruturas de emissão de cartas de condução mais avançadas do mundo, abrangendo mais de 250 milhões de condutores. A presente diretiva deve, por conseguinte, basear-se na experiência e na prática acumuladas e estabelecer regras harmonizadas para as normas da União em matéria de cartas de condução físicas. As cartas de condução físicas emitidas na União devem, em especial, prever um elevado nível de proteção contra a fraude e a falsificação, através de medidas contra a falsificação e da possibilidade de incluir circuitos integrados ou códigos QR nas referidas cartas.
- (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 Conselho³.
- (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.
- (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 condução⁴, 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.
- (7) Em contrapartida, o código QR estabelecido pela presente diretiva, que permite a verificação da autenticidade das informações impressas na carta de condução física, não deve permitir o armazenamento de mais informações do que as transmitidas na carta de condução física.
- (8) A presente diretiva não estabelece uma base jurídica para a criação ou manutenção de bases de dados a nível nacional para o armazenamento de dados biométricos nos Estados-Membros, tendo em conta que esta questão é abrangida pelo direito nacional e deve ser conforme com o direito da União em matéria de proteção de dados.

³ 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).

⁴ 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).

Além disso, a presente diretiva não estabelece uma base jurídica para a criação ou manutenção de uma base de dados centralizada de dados biométricos a nível da União.

- (9) São necessários compromissos adicionais para acelerar a luta contra a falsificação e a fraude em matéria de cartas de condução. Por conseguinte, é desejável que a data inicialmente fixada pela Diretiva 2006/126/CE para que todas as cartas de condução físicas emitidas ou em circulação cumpram todos os requisitos estabelecidos no direito da União seja antecipada.
- (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.
- (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.
- (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.
- (13) A fim de permitir que os cidadãos e residentes beneficiem diretamente das vantagens do mercado interno sem incorrer em encargos administrativos adicionais desnecessários, o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ prevê o acesso a procedimentos em linha relevantes para o funcionamento do mercado interno, incluindo para os utilizadores transfronteiriços. As informações abrangidas pela presente diretiva já são referidas no anexo I do Regulamento (UE) 2018/1724. O anexo II do referido regulamento deve ser alterado de modo a garantir que qualquer requerente beneficia de procedimentos integralmente em linha.
- (14) As cartas de condução devem ser classificadas em função dos tipos de veículos que permitem conduzir. Tal deve ser feito de forma clara e coerente e no pleno respeito das

⁵ Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

características técnicas dos veículos em causa e das competências necessárias para os conduzir.

- (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 pessoas 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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (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.
- (20) A fim de assegurar direitos uniformes em toda a União, tendo igualmente em conta as considerações de segurança rodoviária, as cartas de condução das categorias AM, A1, A2, A, B1 e B deverão ter uma validade administrativa de 15 anos, enquanto as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E devem ter uma validade administrativa de cinco anos. Os Estados-Membros devem ser autorizados a definir um período mais curto em casos excecionais, tal como definido na presente diretiva.

- (21) A fim de permitir aos Estados-Membros e, em casos devidamente justificados, à União no seu conjunto, reagir a crises que impossibilitem as autoridades nacionais de renovar as cartas de condução cuja validade expiraria de outro modo, deve ser possível prorrogar a validade administrativa dessas cartas de condução pelo período estritamente necessário.
- (22) O princípio «um titular - uma carta» deve impedir qualquer pessoa de ser titular de mais do que uma carta de condução física. No entanto, o princípio deve também ser alargado para ter em conta as especificidades técnicas das cartas de condução móveis.
- (23) Por razões de segurança rodoviária, é necessário que os Estados-Membros possam aplicar as suas disposições nacionais em matéria de apreensão, suspensão, renovação e anulação da carta de condução a qualquer titular de uma carta de condução que tenha passado a ter residência habitual no seu território.
- (24) Os condutores titulares de uma carta de condução emitida pelo Estado-Membro em que residem, na sequência de uma troca de uma carta de condução emitida por um país terceiro, devem estar habilitados a conduzir em toda a União como se tivessem obtido inicialmente a carta na União. Essa troca poderá ter diferentes efeitos na segurança rodoviária e na livre circulação de pessoas.
- (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.
- (26) No que diz respeito às cartas de condução emitidas por países terceiros não abrangidos por essa decisão da Comissão, ou cuja troca não esteja nem autorizada nem proibida explicitamente na decisão, os Estados-Membros devem ser autorizados a trocar as cartas de condução em conformidade com as respetivas regras nacionais, desde que assinalem o código pertinente da União na carta trocada. No caso de o titular dessa carta mudar de residência para um novo Estado-Membro, este último não deve ser obrigado a aplicar o princípio do reconhecimento mútuo a essa carta.
- (27) O «turismo das cartas de condução», ou seja, a prática de mudar de residência para efeitos de aquisição de uma nova carta de condução, com o objetivo de contornar os efeitos de uma inibição de conduzir imposta noutro Estado-Membro, é um fenómeno generalizado, que tem um efeito negativo na segurança rodoviária. Os condutores não devem ser isentos das obrigações impostas para recuperar o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução, alterando a sua residência. Ao mesmo tempo, importa clarificar que qualquer conduta por parte dos cidadãos só deverá conduzir a uma proibição de conduzir por tempo indeterminado quando devidamente justificado, devendo o efeito dessa decisão limitar-se apenas ao território do Estado-Membro que a emitiu.
- (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.

- (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.
- (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.
- (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.
- (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 estrangeiro durante um período prolongado.
- (33) Os Estados-Membros devem assistir-se mutuamente na aplicação da presente diretiva. Sempre que possível, devem utilizar a rede de cartas de condução da UE para prestar essa assistência. A rede de cartas de condução da UE, comumente designada por «RESPER», é uma plataforma para o intercâmbio de informações entre as autoridades nacionais responsáveis pela emissão das cartas de condução, que facilitará a aplicação da presente diretiva.
- (34) A rede de cartas de condução da UE visa garantir o reconhecimento de documentos e direitos adquiridos nos Estados-Membros, combater a fraude documental, evitar a emissão de cartas múltiplas e facilitar a aplicação das decisões de inibição de conduzir. Em especial, os Estados-Membros devem ter a possibilidade de verificar sistematicamente se deixaram de existir os motivos que conduziram a qualquer

restrição, suspensão, retirada ou anulação de uma carta de condução ou do direito de conduzir anteriormente imposta. A utilização da RESPER para a execução de outros atos da União só deve ser permitida se essas utilizações estiverem explicitamente previstas na presente diretiva.

- (35) Para poder elaborar relatórios úteis sobre a aplicação da presente diretiva, é necessário que a Comissão receba anualmente informações sobre 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.
- (36) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva, nomeadamente adaptar os seus anexos à evolução técnica, operacional ou científica, deve ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do TFUE, no que diz respeito à alteração do anexo I, partes A, B e D, que regem as especificações da carta de condução física, à alteração do anexo I, parte C, que estabelece as especificações das cartas de condução móveis, à alteração do anexo I, parte E, que rege as regras relativas aos códigos nacionais e da União aplicáveis, à alteração dos anexos II, III, V e VI, que especificam determinados requisitos mínimos relativos à emissão, validade e renovação das cartas de condução, e à alteração do anexo IV que estabelece as normas mínimas aplicáveis aos examinadores. Essa habilitação deve ser concedida por um período de cinco anos, dado que a evolução técnica, operacional e científica nas matérias regidas pelos referidos anexos é frequente. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos, e que essas consultas sejam realizadas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016⁶. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho deverão receber todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos deverão ter sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.
- (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.
- (38) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para especificar as funcionalidades de interoperabilidade e as medidas de segurança aplicáveis aos códigos de barras introduzidos nas cartas de condução físicas, as disposições relativas à interoperabilidade, à segurança e ao ensaio das cartas de condução móveis, a prorrogação do período de validade administrativa das cartas de condução em toda a União, em caso de crise, o conteúdo da autoavaliação da aptidão física e mental a realizar pelos condutores do grupo 1, as condições relativas à troca de cartas de condução de países terceiros por cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros, sem registar a troca na carta de condução, bem como a interoperabilidade dos sistemas

⁶ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

nacionais ligados à rede de cartas de condução da UE e a proteção dos dados pessoais trocados nesse contexto. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.

- (39) Por razões de coerência, a Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, que aborda determinadas questões abrangidas pela presente diretiva, e o Regulamento (UE) 2018/1724 devem ser alterados.
- (40) A Diretiva 2006/126/CE e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão⁹ devem ser revogados.
- (41) Uma vez que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, já que as regras que regem a emissão, renovação, substituição e troca de cartas de condução resultariam em exigências tão diversas que seria impossível atingir o nível de segurança rodoviária e de livre circulação dos cidadãos previsto pelas regras harmonizadas, esses objetivos serão mais bem alcançados a nível da União, através do estabelecimento de requisitos mínimos. Consequentemente, a União pode adotar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.
- (42) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu um parecer em [DD/MM/YYYY].
- (43) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão, de 28 de setembro de 2011, sobre os documentos explicativos¹⁰, os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

- 1. A presente diretiva estabelece regras comuns sobre:
 - a) Os modelos, normas e categorias das cartas de condução;

⁷ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁸ 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 23.12.2023, p. 46).

⁹ Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão, de 4 de maio de 2012, que estabelece os requisitos técnicos relativos às cartas de condução que incorporam um suporte de armazenamento (micropastilha) (JO L 120 de 5.5.2012, p. 1).

¹⁰ JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

- b) A emissão, a validade, a renovação e o reconhecimento mútuo das cartas de condução;
 - c) Certos aspetos da troca, substituição, retirada, restrição, suspensão e anulação das cartas de condução;
 - d) Certos aspetos aplicáveis aos condutores recém-encartados.
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.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 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;
- 2) «Carta de condução física», uma carta de condução no seu formato físico, emitida em conformidade com o artigo 4.º;
- 3) «Carta de condução móvel», uma carta de condução em formato digital, emitida em conformidade com o artigo 5.º;
- 4) «Veículo a motor», qualquer veículo dotado de um motor de propulsão e que circule por estrada pelos seus próprios meios, com exceção dos veículos que se deslocam sobre carris;
- 5) «Veículo de duas rodas», um veículo tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹;
- 6) «Veículo de três rodas», um veículo tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- 7) «Quadriciclo ligeiro», um veículo tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea f), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- 8) «Motociclo», um veículo de duas rodas com ou sem carro lateral, tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) e d), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- 9) «Triciclo motorizado», um veículo com três rodas simetricamente dispostas, tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- 10) «Automóvel», um veículo a motor utilizado normalmente para o transporte rodoviário de pessoas ou mercadorias, ou para rebocar, na estrada, veículos

¹¹ Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

utilizados para o transporte de pessoas ou de mercadorias. Este termo engloba os troleicarros, isto é, os veículos ligados a uma catenária que não circulam em carris;

- 11) «Quadriciclo pesado» designa os veículos tal como referidos no artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- 12) «Inibição de conduzir», qualquer decisão que resulte na retirada, anulação, restrição ou suspensão da carta de condução de um condutor ou do seu direito de conduzir um veículo a motor, e que já não seja recorável. A medida pode assumir a forma de uma pena principal, secundária ou acessória ou uma medida de segurança.

Artigo 3.º

Especificações normalizadas da União em matéria de cartas de condução e reconhecimento mútuo

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as suas cartas de condução nacionais são emitidas em conformidade com o disposto na presente diretiva e cumprem as especificações normalizadas da União e outros critérios, nos termos do:
 - a) Artigo 4.º, no que diz respeito às cartas de condução físicas;
 - b) Artigo 5.º, no que diz respeito às cartas de condução móveis.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as cartas de condução físicas e móveis emitidas para a mesma pessoa são plenamente equivalentes entre si e referem exatamente o mesmo conjunto de direitos e condições que habilitam a pessoa a conduzir.
3. Os Estados-Membros não podem, como condição prévia, exigir que o requerente possua uma carta de condução física ou móvel para emitir, substituir, renovar ou trocar uma carta de condução no outro formato.
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.
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.
6. As cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros são reconhecidas mutuamente.
7. Em derrogação do n.º 6, os Estados-Membros só devem reconhecer mutuamente as cartas de condução móveis emitidas após [data de adoção + 3 anos] em conformidade com o artigo 5.º. Contudo, as cartas de condução móveis emitidas antes dessa data que satisfaçam os requisitos do artigo 5.º são mutuamente reconhecidas após essa data.

Artigo 4.º

Cartas de condução físicas

1. Os Estados-Membros devem emitir as cartas de condução físicas com base nas especificações normalizadas da União estabelecidas no anexo I, parte A1.

2. Os Estados-Membros devem adotar todas as disposições necessárias para evitar os riscos de falsificação das cartas de condução, incluindo dos modelos de cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor da presente diretiva. Devem informar a Comissão desse facto.

A carta de condução física deve ser protegida contra a falsificação através das especificações normalizadas da União estabelecidas no anexo I, parte A2. Os Estados-Membros podem introduzir funcionalidades de segurança adicionais.

3. Sempre que o titular de uma carta de condução física válida, sem período de validade administrativa, fixar a sua residência habitual num Estado-Membro diferente daquele que emitiu essa carta de condução, o Estado-Membro de acolhimento pode, dois anos após a data em que o titular tiver fixado a sua residência habitual no seu território, aplicar os períodos de validade administrativa previstos no artigo 10.º, n.º 2, renovando a carta de condução.
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.
5. 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.

Sempre que os Estados-Membros prevejam um circuito integrado como parte integrante da carta de condução física, devem aplicar os requisitos técnicos estabelecidos no anexo I, parte B. Os Estados-Membros podem introduzir funcionalidades de segurança adicionais.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão, no prazo de três meses a contar da sua adoção, de qualquer decisão relativa à inclusão de um circuito integrado nas suas cartas de condução físicas ou de qualquer alteração relativa a essa decisão. Os Estados-Membros que já tenham introduzido um circuito integrado nas suas cartas de condução físicas devem informar desse facto a Comissão, no prazo de três meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva.

6. Se o circuito integrado não for introduzido como parte integrante da carta de condução física, os Estados-Membros podem igualmente decidir imprimir, no espaço reservado para o efeito, um código QR nas cartas de condução físicas por eles emitidas. O código QR deve permitir a verificação da autenticidade das informações indicadas na carta de condução física.
7. Os Estados-Membros devem assegurar que os dados pessoais necessários para verificar as informações transmitidas na carta de condução física não são conservados pelo verificador e que a autoridade emissora da carta de condução não é notificada do processo de verificação.

A Comissão deve adotar atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas às funcionalidades de interoperabilidade e às medidas de segurança aplicáveis aos códigos QR impressos nas cartas de condução físicas. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 2.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão, no prazo de três meses a contar da sua adoção, de qualquer medida destinada a introduzir um código QR nas suas cartas de condução ou de qualquer alteração a essa medida.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 21.º, para alterar o anexo I, partes A, B e D, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

Artigo 5.º

Cartas de condução móveis

1. Os Estados-Membros devem emitir cartas de condução móveis com base nas especificações normalizadas da União estabelecidas no anexo I, parte C.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as aplicações eletrónicas criadas para as cartas de condução móveis destinadas a permitir a verificação da existência dos direitos de condução do titular da carta de condução estão disponíveis gratuitamente para as pessoas que têm residência habitual no seu território ou para as pessoas que, de outro modo, tenham direito a ser titulares de cartas de condução móveis por eles emitidas.

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 Conselho¹².

3. Os Estados-Membros devem publicar e atualizar regularmente a lista de aplicações eletrónicas disponíveis, que sejam criadas e mantidas para efeitos do presente artigo.

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.

4. Os Estados-Membros devem garantir uma disponibilização e atualização mútua regular das informações necessárias para aceder aos sistemas nacionais referidos no anexo I, parte C, que são utilizados para a verificação das cartas de condução móveis.

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.

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.

¹² 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).

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 21.º, para alterar o anexo I, parte C, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional e científica.
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.

Artigo 6.º

Categorias de cartas de condução

1. A carta de condução habilita a conduzir os veículos a motor das seguintes categorias:
 - a) Ciclomotores:

Categoria AM:

 - 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),
 - quadriciclos ligeiros;
 - b) Motociclos e triciclos motorizados:
 - i) Categoria A1:
 - 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,
 - triciclos motorizados com uma potência máxima de 15 kW;
 - ii) Categoria A2:
 - 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;
 - iii) Categoria A:
 - motociclos,
 - triciclos motorizados com uma potência superior a 15 kW;
 - c) Automóveis:
 - i) Categoria B1:
 - quadriciclos pesados.

A categoria B1 é facultativa; nos Estados-Membros que não introduzirem esta categoria de carta de condução, será exigida uma carta de condução de veículos da categoria B para a condução desses veículos.

Os Estados-Membros podem igualmente decidir introduzir esta categoria exclusivamente para os veículos referidos no artigo 9.º, n.º 4, alínea c), primeiro parágrafo, e nas condições previstas nesse número. Se um

Estado-Membro decidir fazê-lo, deve assinalar esse facto na carta de condução, utilizando o código da União 60.03;

ii) Categoria B:

- automóveis com massa máxima autorizada não superior a 3 500 kg e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor,
- aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque com massa autorizada não superior a 750 kg.

Sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque com massa autorizada não superior a 750 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 4 250 kg. Se o conjunto assim formado exceder 3 500 kg, os Estados-Membros exigirão, nos termos do disposto no anexo V, que tal conjunto seja conduzido unicamente após:

- uma formação completa, ou
- a aprovação num exame de avaliação das competências e do comportamento.

Os Estados-Membros podem também exigir simultaneamente a referida formação e a aprovação num exame de avaliação das competências e do comportamento.

Os Estados-Membros devem indicar na carta de condução a habilitação para conduzir tal conjunto através do código da União pertinente especificado no anexo I, parte E;

iii) Categoria BE:

- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator pertencente à categoria B e um reboque ou semi-reboque, em que a massa máxima autorizada do reboque ou do semi-reboque não exceda 3 500 kg;

iv) Categoria C1:

- automóveis diferentes dos das categorias D1 ou D cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 kg, mas não exceda 7 500 kg, e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor,
- aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

v) Categoria C1E:

- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator pertencente à categoria C1 e um reboque ou semi-reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg, desde que a massa autorizada do conjunto assim formado não exceda 12 000 kg;
- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator pertencente à categoria B e um reboque ou semi-reboque cuja massa máxima autorizada

exceda 3 500 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 12 000 kg;

vi) Categoria C:

- automóveis diferentes dos das categorias D1 ou D, cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 kg e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor,
- aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa autorizada não exceda 750 kg;

vii) Categoria CE:

- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo trator pertencente à categoria C e um reboque ou semi-reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg;

viii) Categoria D1:

- 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,
- aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

ix) Categoria D1E:

- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo trator pertencente à categoria D1 e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg;

x) Categoria D:

- automóveis concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros superior a oito, sem contar com o condutor, aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

xi) Categoria DE:

- sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo trator pertencente à categoria D e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg.

2. 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.

Os Estados-Membros podem excluir da aplicação da presente diretiva os tipos de veículos utilizados pelas forças armadas e pela defesa civil, diretamente ou sob o seu controlo. Devem informar a Comissão desse facto.

Artigo 7.º

Idades mínimas

1. A idade mínima para a emissão da carta de condução é a seguinte:
 - a) 16 anos para as categorias AM, A1 e B1;
 - b) 18 anos para as categorias A2, B, BE, C1 e C1E;
 - c) Relativamente à categoria A:
 - i) 20 anos para os motociclos. No entanto, o acesso à condução de motociclos desta categoria fica dependente da aquisição de uma experiência mínima de dois anos com motociclos abrangidos pela carta de condução A2. Esta experiência prévia pode não ser exigida caso o candidato tenha, pelo menos, 24 anos,
 - ii) 21 anos para os triciclos motorizados com uma potência superior a 15 kW;
 - d) 21 anos para as categorias C, CE, D1 e D1E;
 - e) 24 anos para as categorias D e DE.
2. Os Estados-Membros podem elevar ou baixar a idade mínima para a emissão da carta de condução do seguinte modo:
 - a) Para a categoria AM, podem baixá-la para 14 anos ou elevá-la para 18 anos;
 - b) Para a categoria B1, podem elevá-la para 18 anos;
 - c) Para a categoria A1 podem elevá-la para 18 anos, desde que estejam preenchidas as condições seguintes:
 - i) existe uma diferença de dois anos entre a idade mínima para a categoria A1 e a idade mínima para a categoria A2,
 - ii) existe a exigência de um período mínimo de dois anos de experiência com motociclos da categoria A2 antes do acesso à condução de motociclos da categoria A, como referido no n.º 1, alínea c), subalínea i);
 - d) Para as categorias B e BE, podem baixá-la para 17 anos.
3. Os Estados-Membros podem baixar para 18 anos a idade mínima para a categoria C e para 21 anos a idade mínima para a categoria D, quando se trate de:
 - a) Veículos utilizados pelo serviço de combate a incêndios e veículos utilizados na manutenção da ordem pública;
 - b) Veículos submetidos a testes rodoviários para efeitos de reparação ou manutenção.
4. 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.

Os Estados-Membros podem reconhecer a validade, no seu território de cartas de condução emitidas a titulares com idades inferiores às idades mínimas previstas no n.º 1.
5. 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.

Sempre que, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), segundo parágrafo, ou com o artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), segundo parágrafo, da Diretiva (UE) 2022/2561, um Estado-Membro autorizar a condução no seu território com uma idade inferior, a carta de condução só é válida no território do Estado-Membro emissor até o seu titular atingir a idade mínima aplicável, referida no primeiro parágrafo do presente número, e ser detentor de um certificado de aptidão profissional.

Artigo 8.º

Condições e restrições

1. 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.

Se, devido a incapacidade física, apenas for autorizada a condução de determinados tipos de veículos ou de veículos adaptados, o exame de avaliação das competências e do comportamento previsto no artigo 10.º, n.º 1, deve realizar-se num veículo desse tipo.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 21.º, para alterar o anexo I, parte E, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional e científica.

Artigo 9.º

Progressão e equivalências entre categorias

1. As cartas para as categorias BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE só podem ser emitidas a condutores já habilitados para conduzir veículos da categoria B.
2. A validade da carta de condução é fixada do seguinte modo:
 - a) As cartas emitidas para as categorias C1E, CE, D1E ou DE são válidas para os conjuntos de veículos da categoria BE;
 - b) As cartas emitidas para a categoria CE são válidas para a categoria DE, desde que os seus titulares já se encontrem habilitados a conduzir veículos da categoria D;

- c) As cartas emitidas para as categorias C1E ou CE são válidas para a categoria D1E, desde que os seus titulares já se encontrem habilitados a conduzir veículos da categoria D1;
 - d) As cartas emitidas para as categorias CE e DE são válidas para os conjuntos de veículos das categorias C1E e D1E, respetivamente;
 - e) As cartas emitidas para qualquer categoria são válidas para os veículos da categoria AM. No entanto, para as cartas emitidas no seu território, um Estado-Membro pode limitar as equivalências para a categoria AM às categorias A1, A2 e A, desde que esse Estado-Membro imponha um exame prático como condição de obtenção da categoria AM;
 - f) As cartas emitidas para a categoria A2 são válidas igualmente para a categoria A1;
 - g) As cartas emitidas para as categorias A, B, C ou D são válidas para as categorias A1, A2, B1, C1 ou D1, respetivamente;
 - 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 Conselho¹³ com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, sem reboque.
3. Os Estados-Membros podem conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:
- a) Triciclos motorizados utilizando uma carta de condução da categoria B, para os triciclos motorizados de potência superior a 15 kW, desde que o titular da carta da categoria B tenha pelo menos 21 anos;
 - b) Motociclos da categoria A1 utilizando uma carta de condução da categoria B.
- As equivalências previstas no primeiro parágrafo devem ser mutuamente reconhecidas pelos Estados-Membros que as tenham concedido.
- Os Estados-Membros só podem indicar na carta de condução que um titular está habilitado a conduzir os veículos referidos no primeiro parágrafo através dos códigos da União pertinentes especificados no anexo I, parte E.
- Os Estados-Membros devem informar sem demora a Comissão das equivalências a que se refere o primeiro parágrafo concedidas no seu território, incluindo os códigos nacionais que possam ter sido utilizados antes da entrada em vigor da presente diretiva. A Comissão disponibilizará essas informações aos Estados-Membros, a fim de facilitar a aplicação do presente número.
4. Os Estados-Membros podem autorizar a condução no seu território das seguintes categorias de veículos:
- a) Veículos da categoria D1 com massa máxima autorizada de 3 500 kg, excluindo equipamentos especializados destinados ao transporte de passageiros com deficiência, por condutores com idade mínima de 21 anos que sejam

¹³ 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).

titulares de uma carta de condução da categoria B, pelo menos, há dois anos a contar da data em que foi emitida pela primeira vez, e desde que os veículos sejam utilizados para fins sociais por organismos não comerciais e a condução seja assegurada pelo condutor de forma voluntária;

- b) Veículos com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, por condutores com idade mínima de 21 anos que sejam titulares de uma carta de condução da categoria B, pelo menos, há dois anos a contar da data em que foi emitida pela primeira vez, desde que estejam preenchidas cumulativamente as seguintes condições:
 - i) os veículos destinam-se a ser utilizados, quando imobilizados, apenas para fins de instrução ou recreio,
 - ii) são utilizados para fins sociais por organismos não comerciais,
 - iii) foram modificados de modo a não poderem ser utilizados para o transporte de mais de nove pessoas nem para o transporte de mercadorias de qualquer natureza que não as absolutamente necessárias para a utilização que lhes foi atribuída;
- c) Veículos da categoria B com uma massa máxima autorizada de 2 500 kg e uma velocidade máxima fisicamente limitada a 45 km/h, por condutores com idade mínima de 21 anos, titulares de uma carta de condução para a categoria B1.

Os Estados-Membros só podem indicar na carta de condução que o titular está habilitado a conduzir os veículos referidos nas alíneas a) e b), primeiro parágrafo, através dos códigos nacionais pertinentes.

Os Estados-Membros devem informar a Comissão de todas as autorizações concedidas em conformidade com o presente número.

Artigo 10.º

Emissão, validade e renovação

1. A carta de condução só é emitida aos requerentes que preencham as seguintes condições:
 - a) Tenham sido aprovados num exame de avaliação das competências e do comportamento e num exame teórico, e satisfazem as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir, em conformidade com as disposições constantes dos anexos II e III;
 - b) No que diz respeito à categoria AM, tenham sido aprovados apenas num exame teórico; os Estados-Membros podem exigir que os requerentes sejam aprovados num exame de avaliação das competências e do comportamento e num exame médico para esta categoria.

Para os veículos de três rodas e quadriciclos desta categoria, os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação das competências e do comportamento distinto. Para a diferenciação dos veículos da categoria AM, pode ser inserido um código nacional na carta de condução;
 - c) No que diz respeito à categoria A2 ou à categoria A, e na condição de terem adquirido um mínimo de dois anos de experiência com um motociclo da categoria A1 ou da categoria A2, respetivamente:

- i) tenham sido aprovados apenas num exame de avaliação das competências e do comportamento, ou
 - ii) tenham concluído uma formação nos termos do anexo VI;
- d) Tenham concluído uma formação ou tenham sido aprovados num exame de avaliação das competências e do comportamento, ou tenham concluído uma formação nos termos do anexo V, no que se refere à categoria B, para conduzir um conjunto de veículos tal como referido no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), terceiro parágrafo;
- e) Tenham a sua residência habitual no território do Estado-Membro que emite a carta de condução ou possam provar que estudam nesse Estado-Membro há, pelo menos, seis meses.
2. O período de validade administrativa das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros é o seguinte:
- a) 15 anos para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e BE;
 - b) Cinco anos para as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E.

A renovação de uma carta de condução pode dar início a um novo período de validade administrativa para outra categoria ou categorias de veículos que o titular da carta esteja habilitado a conduzir, desde que tal se verifique em conformidade com as condições da presente diretiva.

A presença de um circuito integrado ou de um código QR nos termos do artigo 4.º, n.ºs 5 e 6, respetivamente, não constitui um pré-requisito para a validade da carta de condução. A perda, a ilegibilidade ou qualquer outro tipo de dano do circuito integrado ou do código QR não afetam a validade da carta de condução.

Os Estados-Membros podem limitar o período de validade administrativa das cartas de condução emitidas a condutores recém-encartados, na aceção do artigo 15.º, n.º 1, em relação a qualquer categoria, a fim de aplicar medidas específicas a esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança rodoviária.

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 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.

Os Estados-Membros podem reduzir o período de validade administrativa previsto no presente número no caso de cartas de condução de pessoas a quem tenha sido concedida uma autorização de residência temporária ou que beneficiem de proteção temporária ou de uma proteção adequada ao abrigo da legislação nacional no seu território. Para o efeito, o período reduzido da validade administrativa deve ser igual ou inferior à validade administrativa da autorização de residência temporária, da proteção temporária ou da proteção adequada.

3. A renovação de cartas de condução por motivo de caducidade fica subordinada às duas condições que se seguem:
- a) Continuar a cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir estabelecidas no anexo III;
 - b) Residir habitualmente no território do Estado-Membro que emite a carta de condução ou provar que estuda nesse Estado-Membro há, pelo menos, seis meses, no momento de apresentação do pedido.

4. Em caso de crise, os Estados-Membros podem prorrogar o período de validade administrativa das cartas de condução que, de outro modo, expiraria, por um período máximo de seis meses. A prorrogação pode ser renovada, caso a crise persista.

As prorrogações deste tipo devem ser devidamente fundamentadas e de imediato notificadas à Comissão. A Comissão publica imediatamente essa informação no *Jornal Oficial da União Europeia*. Os Estados-Membros devem reconhecer a validade das cartas de condução cujo período de validade administrativa tenha sido prorrogado nos termos do presente número.

Caso uma crise afete vários Estados-Membros, a Comissão pode adotar atos de execução, a fim de prorrogar o período de validade administrativa de todas ou de determinadas categorias de cartas de condução que, de outro modo, expirariam. Essa prorrogação não pode exceder seis meses e pode ser renovada, caso a crise persista. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 3.

Caso um Estado-Membro não seja afetado, nem seja provável que venha a ser afetado, pelas dificuldades que tornaram impraticável a renovação das cartas de condução em consequência de uma crise, como referido no terceiro parágrafo, ou tenha tomado medidas nacionais adequadas para atenuar o impacto da crise, esse Estado-Membro pode decidir não aplicar a prorrogação introduzida pelo ato de execução a que se refere o terceiro parágrafo, após ter informado previamente a Comissão. A Comissão informará do facto os demais Estados-Membros e publicará um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Para efeitos do presente número, entende-se por «crise» um acontecimento excecional, inesperado e súbito, natural ou de origem humana, de natureza e escala extraordinárias, que ocorra dentro ou fora da União, com impactos diretos ou indiretos significativos no transporte rodoviário e que também impeça ou prejudique significativamente a possibilidade de os titulares de cartas de condução ou as autoridades nacionais competentes realizarem os procedimentos necessários para a sua renovação.

5. Sem prejuízo das disposições nacionais em matéria penal e policial, os Estados-Membros podem aplicar à emissão da carta de condução disposições nacionais que prevejam condições diferentes das contempladas na presente diretiva. Devem informar a Comissão desse facto.
6. Ao emitirem ou renovarem cartas de condução das categorias AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, os Estados-Membros podem exigir um exame que aplique as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir estabelecidas no anexo III, em vez da autoavaliação prevista no ponto 3 desse anexo. Nesse caso, o exame médico deve abranger todas as incapacidades médicas mencionadas no anexo III.

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.

7. 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.

Ninguém pode ser titular de cartas de condução emitidas por mais do que um Estado-Membro.

Um Estado-Membro deve recusar emitir uma carta de condução se comprovar que o requerente já é titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

Os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para efeitos de aplicação do terceiro parágrafo. Tais medidas, no que se refere à emissão, substituição, renovação ou troca de uma carta de condução, terão como objetivo verificar, junto dos outros Estados-Membros, se o requerente já é titular de outra carta de condução quando existam motivos razoáveis para suspeitar dessa situação. Para o efeito, os Estados-Membros devem utilizar a rede de cartas de condução da UE referida no artigo 19.º.

Sem prejuízo do artigo 3.º, n.º 6, o Estado-Membro que emita uma carta de condução deve atuar com a devida diligência para garantir que uma pessoa cumpre os requisitos estabelecidos no n.º 1 do presente artigo e aplicar as disposições nacionais em matéria de anulação ou retirada da carta de condução ou do direito de conduzir se for provado que a carta foi emitida sem que esses requisitos estivessem cumpridos.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 21.º, para alterar os anexos II, III e VI, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional e científica.

Artigo 11.º

Troca e substituição de cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros

1. Caso o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro tenha adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente. O Estado-Membro que proceder à troca deve verificar para que categoria a carta apresentada é efetivamente ainda válida.
2. Sem prejuízo do cumprimento do princípio da territorialidade da legislação penal e policial, o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais em matéria de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir e, se necessário, trocar a carta para esse efeito.
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.
4. A substituição de uma carta de condução na sequência de perda ou roubo apenas pode ser obtida junto das autoridades competentes do Estado-Membro em que o titular tenha a sua residência habitual; Essas autoridades procedem à substituição

com base nas informações de que disponham ou, quando adequado, em prova enviada pelas autoridades competentes do Estado-Membro que emitiu a carta de condução inicial.

Artigo 12.º

Troca de cartas de condução emitidas por países terceiros

1. Sempre que um Estado-Membro trocar uma carta de condução emitida por um país terceiro a um titular que tenha estabelecido a residência habitual no seu território, deve efetuar essa troca em conformidade com o disposto no presente artigo.
2. Sempre que um Estado-Membro trocar uma carta de condução emitida por um país terceiro que não tenha sido objeto de uma decisão de execução a que se refere o n.º 7, essa troca deve ser registada na carta de condução emitida por esse Estado-Membro, indicando o código pertinente da parte E do anexo I, bem como qualquer renovação ou substituição subsequente. Em caso de mudança da residência habitual do titular dessa carta para outro Estado-Membro, este último poderá não aplicar o princípio do reconhecimento mútuo estabelecido no artigo 3.º, n.º 6.

Para estas trocas, os Estados-Membros devem aplicar as disposições da sua legislação nacional em conformidade com as condições previstas no presente número.

3. Sempre que a carta de condução for emitida para uma categoria e por um país terceiro que tenham sido objeto de uma decisão de execução a que se refere o n.º 7, essa troca não deve ser registada na carta de condução emitida pelo Estado-Membro em causa. Nestes casos, os Estados-Membros devem trocar a carta de condução em conformidade com as condições estabelecidas na decisão de execução pertinente.
4. Sempre que uma carta de condução for emitida por um Estado-Membro para trocar uma carta de condução emitida por um país terceiro, os Estados-Membros não podem nem exigir o cumprimento de quaisquer outras condições além das estabelecidas no artigo 10.º, n.º 3, alínea a), nem registar quaisquer informações adicionais para a troca dessa carta de condução por uma carta de condução por eles emitida, no que diz respeito às categorias da carta de condução inicial.

Na situação referida no primeiro parágrafo, sempre que um requerente solicitar a troca de uma carta de condução que também seja válida para categorias relativamente às quais tenha adquirido o direito de conduzir num país terceiro, aplicam-se as seguintes regras:

- a) Se a carta de condução tiver sido emitida para uma categoria e por um país terceiro que tenham sido objeto de uma decisão de execução a que se refere o n.º 7, aplica-se o n.º 3;
 - b) Na ausência de tal decisão de execução, aplica-se o n.º 2.
5. As trocas referidas nos n.ºs 2, 3 e 4 só podem realizar-se se a carta de condução emitida pelo país terceiro tiver sido entregue às autoridades competentes do Estado-Membro que procede à troca.
 6. A Comissão pode identificar um país terceiro que considere dispor de um quadro em matéria de transportes rodoviários que garanta total ou parcialmente um nível de segurança rodoviária comparável ao da União, dessa forma permitindo trocar as cartas de condução emitidas por esse país terceiro sem registar a troca nas cartas de

condução emitidas pelos Estados-Membros, se necessário após o cumprimento de determinadas condições predefinidas.

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.

Ao avaliar o quadro em matéria de transportes rodoviários existente num país terceiro, a Comissão terá em conta, pelo menos, os seguintes elementos:

- a) As normas aplicáveis em matéria de cartas de condução, tais como a classificação das categorias de cartas de condução, os requisitos relativos à idade mínima, os requisitos e as condições em matéria de formação e exames de condução, bem como as exigências médicas para a emissão de cartas de condução;
- b) Se o país terceiro emite cartas de condução móveis e, em caso afirmativo, os pormenores técnicos e estruturais de funcionamento do sistema;
- c) A eventual circulação de cartas de condução falsificadas e as medidas adotadas para impedir a falsificação;
- d) O período de validade administrativa das cartas de condução emitidas pelo país terceiro;
- e) As condições de trânsito no país terceiro e se são comparáveis com as condições nas redes rodoviárias da União;
- f) O desempenho do país terceiro em matéria de segurança rodoviária.

7. A Comissão pode, após realizar a avaliação a que se refere o n.º 6 e através de decisões de execução, decidir que um país terceiro dispõe de um quadro em matéria de transportes rodoviários que garante total ou parcialmente um nível de segurança rodoviária comparável ao da União, permitindo trocar as cartas de condução emitidas por esse país terceiro sem registar a troca na carta de condução emitida por um Estado-Membro.

A decisão de execução deve incluir, pelo menos:

- a) As categorias de cartas de condução referidas no artigo 6.º, relativamente às quais pode ser efetuada uma troca sem que a mesma seja registada na carta de condução emitida por um Estado-Membro;
- b) As datas de emissão das cartas de condução do país terceiro, a partir das quais pode ser efetuada uma troca sem que a mesma seja registada na carta de condução emitida por um Estado-Membro;
- c) Quaisquer condições gerais a respeitar para efeitos de verificação da autenticidade do documento oficial a trocar;
- d) Quaisquer condições gerais que o requerente tenha de cumprir para demonstrar o cumprimento das exigências médicas estabelecidas no anexo III, antes da troca.

Sempre que a carta de condução do requerente não permitir o cumprimento do disposto no presente número, segundo parágrafo, alíneas a) ou b), os Estados-Membros podem decidir trocar a carta de condução nos termos do n.º 2. Sempre que o requerente não puder cumprir o disposto no segundo parágrafo, alíneas c) ou d), do presente número, os Estados-Membros devem recusar trocar a carta de condução. Qualquer condição adicional que a decisão de execução possa incluir deve prever a aplicabilidade das disposições nacionais do Estado-Membro em conformidade com o n.º 2, ou a recusa da troca da carta de condução, quando o requerente não cumprir essas condições.

As decisões de execução são adotadas pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º, n.º 2.

8. A decisão de execução a que se refere o n.º 7 deve prever uma revisão periódica, pelo menos, de quatro em quatro anos, da situação da segurança rodoviária no país terceiro em causa. Em função das conclusões da revisão, a Comissão decidirá manter, alterar ou suspender, na medida do necessário, ou revogar a decisão de execução referida no n.º 7.
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.
10. A Comissão criará uma rede de conhecimentos para reunir, tratar e divulgar conhecimentos e informações sobre as melhores práticas de integração de condutores profissionais estrangeiros no mercado interno. A rede incluirá as autoridades competentes dos Estados-Membros, os centros de excelência, as universidades e os investigadores, os parceiros sociais e outros intervenientes pertinentes do setor dos transportes rodoviários.

Artigo 13.º

Efeitos da restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir ou da carta de condução

1. Um Estado-Membro deve recusar emitir uma carta de condução a um requerente cuja carta de condução tenha sido objeto de restrição, suspensão, retirada ou anulação noutro Estado-Membro.
2. Um Estado-Membro deve recusar reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa cuja carta de condução ou cujo direito de conduzir tenha sido objeto de restrição, suspensão, retirada ou anulação no seu próprio território.
3. Considera-se que a carta de condução ou o direito de conduzir se encontra restringido, suspenso, retirado ou anulado para efeitos do presente artigo enquanto a pessoa em causa não preencher as condições exigidas por um Estado-Membro para poder recuperar o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução, ou requerer uma nova carta.

Os Estados-Membros devem assegurar que as condições exigidas para o titular poder recuperar o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução, ou requerer uma nova carta de condução são proporcionadas e não discriminatórias para os titulares de cartas de condução emitidas por qualquer outro Estado-Membro, e que não

conduzem, por si só, a uma recusa por tempo indeterminado de emitir uma carta de condução ou de reconhecer uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

4. Nenhuma disposição do presente artigo pode ser interpretada no sentido de impedir que os Estados-Membros proíbam indefinidamente uma pessoa de conduzir no seu território, não lhe dando possibilidade de recuperar o seu direito de conduzir ou de poder requerer uma nova carta de condução, sempre que tal se justifique com base no seu comportamento.

Sempre que um Estado-Membro, nos termos do presente número, tenha imposto uma proibição de conduzir a uma pessoa por tempo indeterminado, pode recusar reconhecer a validade de qualquer carta de condução dessa pessoa, por tempo indeterminado, emitida por outro Estado-Membro no respetivo território. Em derrogação do n.º 1, os outros Estados-Membros podem, após consulta do Estado-Membro que impôs a proibição de condução por tempo indeterminado, emitir uma carta de condução à mesma pessoa.

Artigo 14.º

Regime de condução acompanhada

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.
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:
 - a) Tenha, no mínimo, 25 anos de idade;
 - b) Seja titular de uma carta de condução da categoria em causa, emitida há mais de cinco anos;
 - c) Não tenha sido objeto de uma inibição de conduzir nos últimos cinco anos;
 - d) Não tenha sido objeto de uma decisão de âmbito penal resultante de uma infração relacionada com a circulação rodoviária;
 - e) No caso de um veículo da categoria C, possui a qualificação e a formação previstas na Diretiva (UE) 2022/2561.
3. Os Estados-Membros podem exigir a identificação dos acompanhantes a que se refere o n.º 2, a fim de assegurar o cumprimento do presente artigo. Os Estados-Membros podem limitar o número possível de acompanhantes.
4. Os Estados-Membros podem aplicar condições adicionais para a emissão de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 aos requerentes que não tenham completado 18 anos de idade. Devem informar a Comissão desse facto. Estas informações serão disponibilizadas ao público pela Comissão.

Artigo 15.º

Período probatório

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.
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.
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.
4. Os Estados-Membros devem assinalar nas cartas de condução emitidas durante um período probatório o código da União 98.01, especificado no anexo I, parte E.
5. O período probatório não se aplica aos condutores que obtenham uma carta de condução da categoria A2 ou A em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea c).

Artigo 16.º

Examinadores

1. Os examinadores devem cumprir as normas mínimas estabelecidas no anexo IV.
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.
2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 21.º, para alterar o anexo IV, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional e científica.

Artigo 17.º

Residência habitual

1. 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.

Todavia, no caso de uma pessoa cujos vínculos profissionais se situem num local diferente daquele em que tem os seus vínculos pessoais e que, por esse facto, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados-membros, considera-se que a residência habitual se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, na condição de a referida pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão permanece num

Estado-Membro para cumprir uma missão de duração determinada. A frequência de uma universidade ou escola não implica a mudança da residência habitual.

2. Para efeitos do artigo 10.º, n.º 3, alínea b), e do artigo 11.º, n.º 4, considera-se que a residência habitual do pessoal dos serviços diplomáticos da União ou dos seus Estados-Membros, ou dos membros da sua família que fazem parte do seu agregado familiar, se encontra no território dos Estados-Membros que emitiram as cartas de condução objeto de renovação ou substituição.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por «serviços diplomáticos da União» os funcionários dos serviços competentes do Secretariado-Geral do Conselho e da Comissão, bem como o pessoal destacado dos serviços diplomáticos nacionais dos Estados-Membros e qualquer outro trabalhador ou contratante que trabalhe para as instituições, órgãos, organismos e agências da União no domínio da representação externa, e que, para poder desempenhar as suas funções contratuais, tenha de viver pelo menos 181 dias no território de um ou vários países terceiros durante um ano civil.

3. Sempre que o titular de uma carta de condução não possa provar o estabelecimento da sua residência habitual num determinado Estado-Membro nos termos do n.º 1, pode, como último recurso, obter a renovação da sua carta de condução no Estado-Membro que a emitiu inicialmente.
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.

Artigo 18.º

Equivalências entre cartas de condução diferentes do modelo normalizado da União

1. Os Estados-Membros devem aplicar as equivalências estabelecidas pela Decisão (UE) 2016/1945 da Comissão ¹⁴entre os direitos obtidos antes de 19 de janeiro de 2013 e as categorias definidas no artigo 6.º da presente diretiva.
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.

Artigo 19.º

Assistência mútua

1. Os Estados-Membros devem prestar-se assistência mútua na aplicação da presente diretiva. Devem trocar informações sobre as cartas de condução que emitiram, trocaram, substituíram, renovaram, restringiram, suspenderam, retiraram, anularam ou revogaram, e sobre as inibições de conduzir que impuseram ou tencionam impor,

¹⁴ 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).

e consultar-se mutuamente, a fim de verificar se um requerente de uma carta de condução está sujeito a uma inibição de conduzir em algum Estado-Membro. Os Estados-Membros devem utilizar a rede de cartas de condução da UE criada para o efeito.

2. Os Estados-Membros podem também utilizar a rede de cartas de condução da UE para o intercâmbio de informações para os seguintes fins:
 - a) Permitir que as suas autoridades verifiquem a validade e a autenticidade de uma carta de condução durante os controlos na estrada ou no âmbito de medidas antifalsificação;
 - b) Facilitar as investigações destinadas a identificar a pessoa responsável por infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária, em conformidade com a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵;
 - c) Prevenir, detetar e investigar as infrações penais referidas no [REFERÊNCIA A PRÜM II];
 - d) Fazer cumprir a Diretiva (UE) 2022/2561;
 - e) Aplicar e fazer cumprir a [NOVA DIRETIVA RELATIVA AO EFEITO A NÍVEL DA UNIÃO DE DETERMINADAS INIBIÇÕES DE CONDUZIR].
3. O acesso à rede deve ser protegido. A rede deve permitir o intercâmbio síncrono (em tempo real) e assíncrono de informações, bem como o envio e receção de mensagens, notificações e anexos protegidos.

Os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para assegurar a atualização das informações trocadas através da rede.

Os Estados-Membros só podem conceder acesso à rede às autoridades competentes para os efeitos referidos nos n.ºs 1 e 2.
4. Os Estados-Membros prestar-se também assistência mútua na aplicação da carta de condução móvel, nomeadamente para garantir a interoperabilidade sem descontinuidades entre as aplicações e as funcionalidades de verificação referidas no anexo I, parte C.
5. A fim de assegurar a interoperabilidade entre os sistemas nacionais ligados à rede de cartas de condução da UE e a proteção dos dados pessoais trocados neste contexto, a Comissão adotará, até 6 de junho de 2026, atos de execução que estabeleçam os requisitos operacionais, de interface e técnicos pormenorizados da rede de cartas de condução da UE. Os referidos atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento de exame referido no artigo 22.º, n.º 2.
6. Os Estados-Membros podem cooperar na execução de qualquer restrição parcial, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir ou da carta de condução, em especial quando as respetivas medidas se limitem a determinadas categorias de cartas de condução ou aos territórios de determinados Estados-Membros, nomeadamente através de referências nas cartas de condução que emitiram.

¹⁵ 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).

Artigo 20.º

Revisão

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.

Até [entrada em vigor + 5 anos] e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva, incluindo o seu impacto na segurança rodoviária.

Artigo 21.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
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.
3. A delegação de poderes referida 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, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consultará os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos dos artigos 4.º, n.º 8, do artigo 5.º, n.º 6, do artigo 8.º, n.º 2, do artigo 10.º, n.º 8, ou do artigo 16.º, n.º 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 22.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité da Carta de Condução. Esse comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Caso o parecer do comité deva ser obtido por procedimento escrito, este é encerrado sem resultados se, no prazo fixado para dar o parecer, o presidente do comité assim o decidir ou a maioria simples dos seus membros assim o requerer.

Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 8.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 23.º

Alterações da Diretiva (UE) 2022/2561

Ao artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva (UE) 2022/2561, é aditada a seguinte alínea c):

«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].».

Artigo 24.º

Alterações do Regulamento (UE) 2018/1724

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/1724 é alterado do seguinte modo:

- a) Na segunda coluna, pertencente à linha «Mudança de endereço», é aditada a seguinte célula: «Aquisição e renovação da carta de condução»;
- b) Na terceira coluna, pertencente à linha «Mudança de endereço», é aditada a seguinte célula: «Emissão, troca e substituição de cartas de condução da UE».

Artigo 25.º

Transposição

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.

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

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

Artigo 26.º

Revogação

1. A Diretiva 2006/126/CE é revogada com efeitos a partir de [data de adoção + 3 anos].
As referências feitas à Diretiva 2006/126/CE devem entender-se como referências à presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.
2. O Regulamento (UE) n.º 383/2012 é revogado com efeitos a partir de [data de adoção + 3 anos].
3. As referências feitas ao Regulamento (UE) n.º 383/2012 devem entender-se como referências ao anexo I, parte B, da presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 28.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Título da proposta/iniciativa

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 revoga o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão.

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Transportes, segurança rodoviária

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

☐ a uma nova ação

☐ a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória⁶⁶

☒ prorrogação de uma ação existente

☐ à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

Os objetivos gerais são melhorar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação de pessoas.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

- Melhorar as competências, os conhecimentos e a experiência de condução, e reduzir e penalizar os comportamentos perigosos.
- Assegurar a aptidão física e mental adequada dos condutores em toda a UE.
- Eliminar os obstáculos inadequados ou desnecessários que afetam os requerentes e os titulares de cartas de condução.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Esperam-se efeitos sociais positivos em termos de impacto na segurança rodoviária e na livre circulação de pessoas. Estima-se que sejam salvas cerca de 1 153 vidas e evitados 11 020 feridos graves entre 2025 e 2050, em relação ao cenário de base, graças à melhoria das competências e dos conhecimentos dos condutores e à redução do número de condutores nas estradas da União com comportamentos perigosos ou que estão inaptos, do ponto de vista médico, para conduzir. Em termos monetários, estima-se uma redução dos custos externos dos acidentes na ordem dos 7,1 mil milhões de EUR em relação ao cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de 2025 a 2050. Além disso, espera-se que as medidas eliminem

⁶⁶

Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

obstáculos injustificados ou desnecessários à obtenção, ao reconhecimento ou à renovação dos direitos de condução, sobretudo para os residentes na União Europeia e os titulares de cartas de condução estrangeiras obtidas noutro Estado-Membro que não o seu país de nacionalidade, para os condutores de furgonetas e autocaravanas alimentadas por combustíveis alternativos e as pessoas que sofrem de Diabetes *mellitus* e para os motoristas profissionais.

Por último, esperam-se efeitos positivos para as administrações públicas (4,8 mil milhões de EUR de redução de custos), para o setor privado (1,5 mil milhões de EUR de redução de custos) e para os cidadãos (6,6 mil milhões de EUR de redução de custos) em relação ao cenário de base, expressos em valores atuais, durante o período de 2025 a 2050, nomeadamente devido à harmonização total da validade administrativa e à introdução da carta de condução móvel da UE.

1.4.4. Indicadores de desempenho

Uma vez que o objetivo geral é a melhoria da segurança rodoviária, o principal indicador para medir o êxito da iniciativa seria a redução do número de vítimas mortais e de feridos graves em acidentes de viação de que o condutor seja considerado uma das causas. Para esse efeito, o número de acidentes será considerado no total e quando estejam preenchidas determinadas condições (por exemplo, acidentes em que esteja envolvido apenas um veículo ou em que o condutor seja recém-encartado ou esteja física/mentalmente inapto para conduzir). O indicador terá de ter também em conta a evolução global da segurança rodoviária e a evolução do tráfego rodoviário e do número de cartas de condução em cada Estado-Membro (a fim de ter em conta outros fatores eventuais).

Em relação ao segundo objetivo geral de facilitar a livre circulação de pessoas, o principal indicador para medir o êxito da iniciativa seria a redução do número de queixas e processos judiciais relacionados com os procedimentos em matéria de cartas de condução.

No entanto, os indicadores de ambos os objetivos continuarão a ser relativamente difíceis de avaliar devido à multiplicidade de causas dos acidentes, à indisponibilidade de dados e ao número reduzido de queixas e processos judiciais relacionados com os procedimentos em matéria de cartas de condução.

Para o objetivo «Melhorar as competências, os conhecimentos e a experiência e reduzir e punir os comportamentos perigosos», o êxito será medido pela harmonização das normas em matéria de competências, conhecimentos e períodos probatórios a cumprir para a primeira emissão de uma carta de condução e pelo facto de os comportamentos perigosos serem sancionados independentemente da residência do infrator.

No que diz respeito à «aptidão para conduzir», a percentagem de condutores regularmente avaliados por um médico, em função do estado de saúde e da idade, será uma medida do êxito alcançado. Quanto à eliminação dos obstáculos que afetam os requerentes e os titulares de cartas de condução, serão indicadores de êxito o número de Estados-Membros que emite cartas de condução móveis e/ou reconhece as cartas de condução móveis da UE, bem como um número reduzido de queixas e processos judiciais em que a residência habitual constitui um obstáculo ao reconhecimento dos direitos de condução existentes.

A Comissão monitorizará a execução e a eficácia desta iniciativa através de várias ações e de um conjunto de indicadores principais que medirão os progressos realizados na consecução dos objetivos operacionais. Cinco anos após o termo do período de transposição do ato legislativo, os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

Serão utilizados instrumentos de monitorização existentes (por exemplo, a base de dados CARE) para monitorizar a correlação entre acidentes rodoviários e cartas de condução. Os relatórios incluirão informações sobre o número de acidentes que tenham causado ferimentos e/ou vítimas mortais, bem como sobre os condutores envolvidos, nomeadamente a sua idade, a validade e a data de emissão da sua carta de condução, bem como os resultados dos testes de deteção da presença de álcool ou de drogas. A fim de permitir, tanto quanto possível, separar os efeitos da diretiva revista de outros fatores, as estatísticas sobre o número de cartas de condução emitidas serão obtidas junto dos Estados-Membros. Tal deverá permitir avaliar a evolução relativa da segurança rodoviária para os principais grupos de condutores afetados pela revisão (por exemplo, os condutores recém-encartados e os condutores com problemas de saúde).

A Comissão continuará também a produzir estatísticas sobre a utilização da rede RESPER para o intercâmbio de informações sobre cartas de condução, criada nos termos do artigo 15.º da Diretiva 2006/126/CE. A Comissão poderá também explorar a possibilidade de complementar estas informações com as estatísticas produzidas pelo EUCARIS, a aplicação utilizada por vários Estados-Membros para se ligarem à RESPER.

No que diz respeito à interoperabilidade da carta de condução móvel da UE, um grupo de trabalho específico no âmbito do comité criado nos termos do artigo 21.º da diretiva acompanhará os progressos realizados, com o objetivo de identificar e resolver potenciais problemas.

A Comissão convidará igualmente os Estados-Membros a partilharem as estatísticas obtidas a partir dos registos nacionais, tal como foi feito no âmbito do estudo que serviu de base à presente avaliação de impacto, sobre o número de cartas de condução emitidas por categorias, por sexo e por faixa etária.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A presente iniciativa da UE prevê o quarto conjunto consecutivo de regras da União relativas às cartas de condução (introduzidas pela primeira vez em 1980 pela Diretiva 80/1263/CEE)⁶⁷. As referidas regras contribuíram para reduzir o número de

⁶⁷

A primeira Diretiva Carta de Condução (Diretiva 80/1263/CEE) introduziu o primeiro conjunto de regras na UE em matéria de harmonização dos regimes nacionais de cartas de condução, em especial através da introdução de um modelo comunitário de carta de condução, da definição preliminar das categorias de veículos e da fixação das condições em que as cartas de condução podem ser emitidas ou trocadas em toda a UE. Estas regras foram aperfeiçoadas e alargadas na segunda Diretiva Carta de Condução (Diretiva 91/439/CEE). Mais importante ainda, foi estabelecido o reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros e foram introduzidos requisitos de idade mínima para a emissão da carta de condução. A Diretiva 2006/126/CE foi aprovada em dezembro de 2006 e foi

vítimas mortais em acidentes de viação em 61,5 %, passando de cerca de 51 400, em 2001, para cerca de 19 800, em 2021. No entanto, a melhoria da segurança rodoviária não foi tão acentuada quanto necessário.

Para reduzir ainda mais o número de vítimas mortais e de feridos nas estradas da UE, a proposta abrange várias medidas, como o aumento da digitalização, incluindo a introdução de cartas de condução digitais, a atualização para ter em conta o progresso tecnológico, como os sistemas de condução automatizada, e a sustentabilidade. Uma das alterações decorrentes da eletrificação do parque automóvel atual na Europa é que as caixas automáticas de velocidades passarão a ser a norma na formação e nos exames de condução, com a consequente reformulação da limitação imposta pelo código 78.

Os requisitos de formação são também atualizados, incluindo a utilização de meios digitais, bem como os métodos para verificar e garantir a aptidão adequada para conduzir. Pondera-se ainda a introdução de um programa de formação baseado na condução acompanhada, para que os condutores recém-encartados conduzam um maior número de quilómetros acompanhados, antes de obterem a sua carta de condução. Tal não afetaria a idade mínima para a condução não acompanhada, mas refletiria as melhores práticas de vários Estados-Membros.

A proposta baseia-se igualmente na experiência adquirida em vários Estados-Membros no que diz respeito ao período probatório, introduzindo um prazo de dois anos em que os condutores recém-encartados estão sujeitos a regras mais rigorosas. A proposta também melhora a segurança da acessibilidade às cartas de condução por parte de todos os cidadãos da UE e nacionais de países terceiros e analisará soluções para aumentar a capacidade dos Estados-Membros de redução do número de condutores perigosos nas estradas da UE.

1.5.2. *Valor acrescentado*

Sem esta intervenção da UE, a cooperação entre os Estados-Membros em matéria de cartas de condução seria assegurada através de acordos bilaterais ou multilaterais, o que resultaria numa maior complexidade do sistema de obtenção da carta de condução e num aumento dos encargos administrativos para os titulares de cartas. Além disso, algumas das questões que subsistem atualmente devem-se a diferentes aplicações da diretiva nos Estados-Membros.

Os condutores poderão também enfrentar problemas administrativos ao viajar para Estados-Membros que não são partes contratantes na Convenção de Viena, por exemplo, a obrigação de possuir uma carta de condução internacional. Por último, quando mudam de residência na UE, os titulares de cartas de condução da UE terão de obter uma nova carta de condução emitida pelo seu novo país de residência, quer através de uma troca administrativa, quer mediante a aprovação no exame de condução, como qualquer outro requerente.

Acresce que as condições para a obtenção de uma carta de condução variariam, resultando num tratamento desigual dos cidadãos da UE e numa menor eficácia em termos de segurança rodoviária.

alterada onze vezes entre 2009 e 2020, principalmente para melhorar a harmonização das normas e dos requisitos comuns, bem como para a adaptar à evolução tecnológica.

1.5.3. *Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

Como mencionado no ponto 1.5.1, a revisão da Diretiva Carta de Condução resultará na adoção de um quarto ato neste domínio. As três primeiras diretivas já contribuíram significativamente para melhorar a segurança rodoviária e a livre circulação de pessoas, resultando em condutores mais qualificados e conhecedores, e mais aptos para conduzir. Além disso, a impunidade dos infratores rodoviários foi reduzida com a introdução de uma carta de condução única na UE e com a criação da rede RESPER.

1.5.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A proposta de revisão da Diretiva Carta de Condução é coerente com outros instrumentos da UE e com as políticas pertinentes da UE, bem como com as obrigações internacionais (convenções da UNECE de Genebra, de 1949, e de Viena, de 1968, sobre o trânsito rodoviário). A diretiva regula os direitos de condução de acordo com as categorias de veículos. Certas categorias são definidas por referência às regras da UE, nomeadamente:

- Regulamento (UE) n.º 168/2013 relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos⁶⁸, que permite identificar os tipos de ciclomotores, motociclos, triciclos motorizados e quadriciclos.
- Diretiva 96/53/CE do Conselho, que fixa as dimensões máximas autorizadas no tráfego nacional e internacional e os pesos máximos autorizados no tráfego internacional⁶⁹, que permite identificar os tipos de veículos alimentados por combustíveis alternativos.

A diretiva determina também as idades mínimas para a obtenção de uma carta de condução para os (futuros) motoristas profissionais, que estão sujeitos à Diretiva (UE) 2022/2561 relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários de transporte de mercadorias e de passageiros⁷⁰.

Além disso, as regras relativas à proteção de dados pessoais aplicam-se igualmente ao intercâmbio de informações relacionadas com as cartas de condução, em especial:

- Regulamento (UE) 2018/1725 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados⁷¹.
- Regulamento (UE) 2016/679 relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados

⁶⁸ JO L 60 de 2.3.2013, p. 52.

⁶⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:01996L0053-20190814> (JO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

⁷⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02003L0059-20190726> (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

⁷¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:32018R1725> (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

(Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados)⁷²; e Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷³.

Por último, em 3 de junho de 2021, a Comissão adotou uma proposta⁷⁴ de revisão do Regulamento (UE) n.º 910/2014⁷⁵, respeitante à criação de um Quadro Europeu para a Identidade Digital. Este novo quadro fornece os elementos constitutivos pertinentes para as cartas de condução móveis. Em especial, a identidade eletrónica e, potencialmente, as características da carteira eletrónica podem ser utilizadas para desenvolver uma solução interoperável para as cartas de condução móveis da UE.

A fim de assegurar a coerência da Diretiva Carta de Condução com os outros instrumentos jurídicos relativos aos aspetos da aplicação das regras de trânsito rodoviário, é criado um pacote negocial, que é composto de três iniciativas — além da presente proposta relativa a uma nova Diretiva Carta de Condução, contém igualmente uma proposta de diretiva que altera a Diretiva (UE) 2015/413 que visa facilitar o intercâmbio transfronteiriço de informações sobre infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária e uma proposta de diretiva relativa à aplicação do princípio do reconhecimento mútuo às inibições de conduzir.

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

Os custos pontuais em 2005 e os custos de ajustamento correntes da Comissão até 2050 estão principalmente relacionados com a criação de um grupo de peritos que permita às autoridades partilhar informações e melhores práticas em matéria de aptidão física e mental para conduzir, bem como com o desenvolvimento de um programa de formação em linha sobre aptidão para conduzir destinado a médicos de clínica geral. Não é necessário aumentar os recursos humanos para criar estas duas iniciativas.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

☐ **Duração limitada**

- ☐ Em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- ☐ Impacto financeiro entre AAAA e AAAA para as dotações de autorização e AAAA e AAAA para as dotações de pagamento.

☒ **Duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA e AAAA,
- continuando em seguida a ritmo de cruzeiro.

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02016R0679-20160504> (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁷³ Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89).

⁷⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=COM%3A2021%3A281%3AFIN>

⁷⁵ 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).

1.7. Métodos de execução orçamental previstos⁷⁶

☒ **Gestão direta** pela Comissão

- ☐ pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União;
- ☐ pelas agências de execução.

☐ **Gestão partilhada** com os Estados-Membros

☐ **Gestão indireta** por delegação de tarefas de execução orçamental:

- ☐ em países terceiros ou nos organismos por estes designados;
- ☐ em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- ☐ no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- ☐ nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro;
- ☐ em organismos de direito público;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- ☐ em pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

A aplicação da proposta exige a criação e manutenção de um grupo de peritos que permita às autoridades partilhar informações e melhores práticas em matéria de aptidão física e mental para conduzir, bem como o desenvolvimento de um programa de formação em linha sobre aptidão para conduzir destinado a médicos de clínica geral. Não é necessário aumentar os recursos humanos para criar estas iniciativas.

- Os custos de ajustamento recorrentes entre 2025 e 2028, decorrentes da criação do grupo de peritos que permita às autoridades partilhar informações e melhores práticas em matéria de aptidão física e mental para conduzir, são estimados em 30 000 EUR por ano.

- Estão previstos custos de ajustamento não recorrentes (pontuais) de 80 000 EUR em 2025, decorrentes da criação e do desenvolvimento de um programa de formação em linha sobre aptidão para conduzir destinado a médicos de clínica geral.

- Os custos de ajustamento correntes (atualização do programa de formação em linha sobre aptidão para conduzir destinado a médicos de clínica geral) estão estimados em cerca de 80 000 EUR de cinco em cinco anos.

⁷⁶

Para explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia:
<https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

As tarefas executadas diretamente pela DG MOVE seguirão o ciclo anual de planeamento e acompanhamento adotado pela Comissão e pelas agências de execução, incluindo a comunicação dos resultados no relatório anual de atividades da DG MOVE.

Nos termos do artigo 20.º da Diretiva Carta de Condução, os Estados-Membros devem informar anualmente a Comissão do 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.

A Comissão avaliará igualmente a transposição correta da diretiva pelos Estados-Membros.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A unidade da DG MOVE responsável pelo domínio de intervenção fará a gestão da aplicação da diretiva.

As despesas serão realizadas em regime de gestão direta, aplicando plenamente as disposições do Regulamento Financeiro. A estratégia de controlo dos contratos públicos e subvenções pela DG MOVE inclui controlos *ex ante* específicos, nos planos jurídico, operacional e financeiro, dos procedimentos (incluindo, no caso dos contratos públicos, uma análise pela Comissão Consultiva de Compras e Contratos) e da assinatura de contratos e acordos. Além disso, as despesas efetuadas com a aquisição de bens e serviços estão sujeitas a controlos *ex ante* e, se necessário, a controlos *ex post*, assim como a controlos financeiros.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

No que diz respeito à execução das tarefas relacionadas com a criação do mecanismo, os riscos identificados estão associados à utilização de procedimentos de contratação pública: atrasos, disponibilidade de dados, informação atempada ao mercado, etc. Estes riscos são cobertos pelo Regulamento Financeiro e atenuados pelo conjunto de controlos internos realizados pela DG MOVE para contratos deste valor.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

A DG MOVE apresenta anualmente, no seu relatório anual de atividades, informações sobre o custo do controlo das suas atividades. O perfil de risco e o custo dos controlos das atividades de contratação estão em conformidade com os requisitos.

O aumento orçamental solicitado aplica-se à criação e manutenção de uma plataforma de informação que permita às autoridades trocar informações sobre

aptidão física e mental para conduzir e desenvolver um programa de formação (em linha) destinado a médicos de clínica geral. No que diz respeito às atividades de controlo relacionadas com os sistemas informáticos desenvolvidos ou geridos pela direção responsável pela proposta, o Comité Diretor TI monitoriza regularmente as bases de dados da direção e os progressos realizados, tendo em conta a simplificação e a relação custo-eficácia dos recursos informáticos da Comissão.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

Aplicar-se-iam as medidas regulares de prevenção e proteção da Comissão, especificamente:

- Os pagamentos de quaisquer serviços são controlados pelo pessoal da Comissão antes de serem efetuados, tendo em conta todas as obrigações contratuais, os princípios económicos e as boas práticas financeiras ou de gestão. Serão incluídas disposições antifraude (supervisão, requisitos de informação, etc.) em todos os acordos e contratos celebrados entre a Comissão e os destinatários de quaisquer pagamentos.

- Na luta contra a fraude, corrupção e outras atividades ilícitas, aplicam-se, sem quaisquer restrições, as disposições do Regulamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF). Em 2020, a DG MOVE adotou uma estratégia antifraude revista. A estratégia antifraude da DG MOVE baseia-se na estratégia antifraude da Comissão e numa avaliação dos riscos específica realizada internamente para identificar as áreas mais vulneráveis à fraude, os controlos já em vigor e as ações necessárias para melhorar a capacidade da DG MOVE de evitar, detetar e corrigir fraudes.

As disposições contratuais aplicáveis à contratação pública garantem que os serviços da Comissão, incluindo o OLAF, podem realizar auditorias e verificações no local, utilizando as disposições-tipo recomendadas pelo OLAF.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD / DND ⁷⁷	dos países da EFTA ⁷⁸	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁷⁹	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
01	02.200401	Dif.	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respectivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesas	Participação			
	Número	DD / DND	dos países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO O	SIM/NÃO

⁷⁷ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

⁷⁸ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷⁹ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- ☒ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado em baixo. Não será necessária qualquer dotação suplementar. Os montantes necessários para financiar o projeto serão reafetados a partir das dotações já programadas na programação financeira oficial ao abrigo das rubricas orçamentais específicas.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	01	Mercado único, inovação e digital
--	----	-----------------------------------

DG:MOVE			Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028	TOTAL 2025-2028
ODotações operacionais							
Rubrica orçamental ⁸⁰ 02.200401	Autorizações	(1a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamentos	(2a)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
Rubrica orçamental	Autorizações	(1b)					
	Pagamentos	(2b)					
Dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos ⁸¹							
Rubrica orçamental		(3)					
TOTAL das dotações para a DG	Autorizações	=1a+1b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

⁸⁰ De acordo com a nomenclatura orçamental oficial.

⁸¹ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

MOVE	Pagamentos	=2a+2b +3	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
-------------	------------	--------------	-------	-------	-------	-------	-------

OTOTAL das dotações operacionais	Autorizações	(4)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamentos	(5)	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
OTOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos		(6)					
TOTAL das dotações da RUBRICA <01> do quadro financeiro plurianual	Autorizações	=4+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200
	Pagamentos	=5+ 6	0,110	0,030	0,030	0,030	0,200

Se o impacto da proposta/iniciativa incidir sobre mais de uma rubrica operacional, repetir a secção acima:

OTOTAL das dotações operacionais (todas as rubricas operacionais)	Autorizações	4)								
	Pagamentos	5)								
TOTAL das dotações de natureza administrativa financiadas a partir da dotação de programas específicos (todas as rubricas operacionais)		6)								
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (quantia de referência)	Autorizações	=4+ 6								
	Pagamentos	=5+ 6								

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Esta secção deve ser preenchida com os «dados orçamentais de natureza administrativa» inseridos no [Anexo da ficha financeira legislativa](#) (anexo V da Decisão da Comissão relativa às regras internas sobre a execução da secção «Comissão» do orçamento geral da União Europeia), que é carregado no DECIDE para efeitos das consultas interserviços.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
○ Recursos humanos									
○ Outras despesas administrativas									
TOTAL da DG <.....>	Dotações								

TOTAL das dotações com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(total das autorizações = total dos pagamentos)								
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N ⁸²	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações								
	Pagamentos								

⁸² O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)								TOTAL	
	REALIZAÇÕES																			
	Tipo ⁸³	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total	Custo total		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁸⁴ ...																				
- Realização																				
- Realização																				
- Realização																				
Subtotal do objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
- Realização																				
Subtotal do objetivo específico n.º 2																				
TOTAIS																				

⁸³ As realizações referem-se aos produtos fornecidos e serviços prestados (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁸⁴ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)».

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

- X A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁸⁵	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)	TOTAL
--	------------------------	------------	------------	------------	--	-------

RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de administrativas								
Subtotal RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

com exclusão da RUBRICA 7⁸⁶ do quadro financeiro plurianual								
Recursos humanos								
Outras despesas de natureza administrativa								
Subtotal com exclusão da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual								

TOTAL								
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--

As dotações relativas aos recursos humanos e outras despesas administrativas necessárias serão cobertas pelas dotações da DG já afetadas à gestão da ação e/ou reafetadas internamente a nível da DG completadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

⁸⁵ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

⁸⁶ Assistência técnica e/ou administrativa e despesas de apoio à execução de programas e/ou ações da UE (antigas rubricas «BA»), bem como investigação direta e indireta.

Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- ☐ A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de unidade de equivalente a tempo completo.

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
O Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 (na sede e nas representações da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
O Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC) ⁸⁷							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
XX 01 xx yy zz ⁸⁸	- na sede						
	- nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT - Investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL							

XX corresponde ao domínio de intervenção ou título em causa.

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

⁸⁷ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

⁸⁸ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa:

- ☒ pode ser integralmente financiada por meio da reafetação de fundos no quadro da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).

Os montantes necessários para financiar o projeto serão reafetados a partir da rubrica orçamental 02.200401.

- ☐ requer o recurso à margem não afetada na rubrica pertinente do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais tais como definidos no Regulamento QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa, as quantias correspondentes, assim como os instrumentos cuja utilização é proposta.

- ☐ requer uma revisão do QFP.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta/iniciativa:

- ☒ não prevê o cofinanciamento por terceiros
- ☐ prevê o seguinte cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁸⁹	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁸⁹

O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de execução previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- ☒ A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- ☐ A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - ☐ nos recursos próprios
 - ☐ noutras receitas

indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas ☐

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa ⁹⁰						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às receitas afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Outras observações (p. ex., método/fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).

⁹⁰

No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.