



Bruxelas, 27 de novembro de 2023
(OR. en)

15808/23

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

**TRANS 524
CODEC 2222**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15402/23
n.º doc. Com.:	6795/1/23 REV1 + ADD1 REV1
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 – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de março de 2023, a Comissão apresentou ao Conselho a proposta de revisão completa da diretiva relativa à carta de condução, que constitui a quarta reforma desta diretiva.
2. A proposta, que foi adotada no âmbito das iniciativas REFIT da Comissão e do "pacote sobre a segurança rodoviária", assume relevância para mais de 250 milhões de condutores na UE e no EEE, e tem por objetivo aumentar a segurança rodoviária e facilitar a livre circulação dos cidadãos na UE. Os principais elementos novos são os seguintes:
 - a criação de uma carta de condução "móvel" (ou seja, digital);

- um avanço no sentido da harmonização dos processos de avaliação médica aplicados nos Estados-Membros;
- um regime de condução acompanhada com carta de condução a partir dos 17 anos;
- um período probatório para os condutores recém-encartados;
- alguns ajustamentos técnicos específicos para reduzir ainda mais os obstáculos ao acesso às cartas de condução por parte dos cidadãos que se mudam de um Estado-Membro para outro, bem como uma avaliação centralizada do quadro em matéria de transportes rodoviários de um país terceiro, com vista a permitir trocas de cartas de condução num Estado-Membro; e
- a atualização específica dos requisitos dos exames para a obtenção de uma carta de condução e dos requisitos relativos à aptidão física e mental do condutor.

II. TRABALHOS NAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

3. O Parlamento Europeu atribuiu à Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) competência para esta proposta, sendo relatora Karima DELLI (Greens/EFA, FR). A votação do seu relatório na comissão está provisoriamente agendada para 7 de dezembro de 2023.
4. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer em 14 de junho de 2023. O Comité das Regiões decidiu não emitir parecer. A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados emitiu parecer em 25 de abril de 2023.

III. III. TRABALHOS NO CONSELHO E NAS SUAS INSTÂNCIAS PREPARATÓRIAS

5. A Comissão fez uma apresentação exaustiva do pacote da segurança rodoviária na reunião do Grupo dos Transportes Terrestres de 2 de março de 2023. A avaliação de impacto foi em seguida apresentada e analisada em 8 de março de 2023. A análise artigo a artigo feita pelo grupo teve início em 8 de março de 2023 e deu azo a várias sínteses de "perguntas e respostas". A Presidência sueca elaborou uma primeira proposta de compromisso dedicada aos aspetos administrativos da emissão de cartas de condução (artigos 8.º a 13.º e anexo I), bem como à condução acompanhada, ao período probatório e aos requisitos dos exames, e continuou a desenvolver o compromisso até à reunião do grupo de 21 de junho de 2023.

6. Em 1 de junho de 2023, o Conselho realizou um debate de orientação. Os ministros acolheram favoravelmente a proposta, que consideraram inserir-se bem nos seus esforços para fazer avançar os planos de ação em matéria de segurança rodoviária. Em especial, considerou-se necessário colocar a tónica nos jovens condutores, no que se refere ao comportamento, aos conhecimentos e às competências, tendo, de uma forma geral, sido bem acolhidos, em princípio, os regimes unificados de condução acompanhada e o período probatório. No entanto, as opiniões divergiram consideravelmente quanto aos pormenores, tendo as maiores discrepâncias incidido nos elementos da proposta dedicados à avaliação médica e à monitorização da saúde física e mental dos idosos. A ambição de criar uma carta de condução digital e de a tornar, com o tempo, o "produto" por defeito foi, de um modo geral, bem acolhida. A este respeito, os ministros abordaram a carteira de identidade digital da UE, o conteúdo da carta de condução digital, a verificação fora de linha, a facilidade de utilização, a segurança informática e o prazo de transposição.
7. Entre 10 de julho e 13 de novembro de 2023, a Presidência espanhola prosseguiu os trabalhos e integrou todas as restantes partes da proposta no debate do compromisso.
8. Na última reunião do Grupo (13 de novembro de 2023), as delegações congratularam-se com os progressos realizados, tendo a grande maioria considerado viável preparar uma orientação geral em dezembro. As reservas de análise ainda pendentes tinham sobretudo a ver com a atribuição de poderes à Comissão para adotar atos delegados com vista a alterar os anexos II, III, IV e VI (artigo 10.º, n.º 8) e com as situações clínicas (anexo III). As delegações reiteraram algumas das suas preocupações quanto a diferentes partes da proposta, por exemplo, relativamente ao peso autorizado para determinados tipos de veículos ou à atualização das categorias autorizadas (artigos 6.º e 9.º e anexo V), ao período de validade padrão das cartas de condução (artigo 10.º), à verificação das situações clínicas (artigo 10.º-A) ou ao regime de condução acompanhada (artigo 14.º).
9. Na sequência de novas alterações ao texto de compromisso após essa reunião, o Comité de Representantes Permanentes aprovou o texto em 22 de novembro de 2023, tendo em vista a preparação do Conselho. O texto recebeu o apoio de uma grande maioria de Estados-Membros. Algumas delegações fizeram referência às preocupações remanescentes quanto a partes específicas da proposta, por exemplo, no que toca à ambição do regime de condução acompanhada (artigo 14.º). O representante da Comissão apoiou o trabalho da Presidência e manifestou preferência por se manter o regime de condução acompanhada como opção indispensável também para os veículos pesados.

10. As alterações importantes em relação à proposta da Comissão podem sintetizar-se da seguinte maneira:

- Redução voluntária dos períodos de validade das cartas de condução dos idosos (artigo 10.º, n.º 2);
- Descrição mais clara da avaliação da aptidão física e mental para conduzir antes da emissão e renovação de cartas de condução, com base nos diferentes sistemas desenvolvidos nos Estados-Membros (artigo 10.º-A);
- Alinhamento dos elementos técnicos das cartas de condução móveis pela próxima adoção do Regulamento eIDAS21 e melhor ligação entre a adoção de atos de execução e as obrigações dos Estados-Membros em matéria de execução (artigos 3.º e 5.º e anexo I, parte C);
- Alinhamento do peso autorizado para as autocaravanas da categoria B pelo atual peso autorizado para os reboques para caravanas (artigo 6.º, n.º 1),
- Orientações mais pormenorizadas para a avaliação, pela Comissão, do quadro em matéria de segurança rodoviária de países terceiros (artigo 12.º);
- Aperfeiçoamento dos requisitos aplicáveis ao acompanhante no regime de condução acompanhada, um regime que só será obrigatório para as cartas de condução de categoria B (artigo 14.º),
- Reformulação das condições do período probatório, tendo em conta as competências dos Estados-Membros e as práticas estabelecidas (artigo 15.º),
- Possibilidade de o cidadão se submeter a um exame teórico, em determinadas condições, no Estado-Membro de nacionalidade, quando este for distinto do Estado-Membro de residência, mas ausência de tal opção para o exame prático (artigo 17.º).

¹ O texto das alterações feitas na sequência das negociações consta do documento ST 15149/23.

IV. CONCLUSÕES

11. À luz do que precede, convida-se o Conselho (Transportes, Telecomunicações e Energia) a chegar a acordo, na sua reunião de 4 de dezembro de 2023, acerca de uma orientação geral sobre o texto de compromisso anexo ao presente relatório.

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 91.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:

[NOTA: os considerandos serão ajustados posteriormente]

¹ JO C de , p. .

² JO C de , p. .

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;
 - 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 que comprova o direito de conduzir veículos a motor e indica as condições em que o titular está autorizado a conduzir. Tal documento pode assumir um formato físico ou digital, ou ambos;

- 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 Conselho¹;
- 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 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", um veículo tal como referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

¹ 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).

- 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 se tenha tornado executória. A medida pode assumir a forma de uma pena principal, secundária ou acessória ou de uma medida de segurança;
- 13) "Autocaravana", um veículo para fins especiais da categoria M tal como referido no artigo 4.º e no anexo I, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, construído de modo a incluir um compartimento residencial que contenha, no mínimo, os seguintes equipamentos:
- bancos e mesa,
 - espaço para dormir, que pode ser convertido a partir dos bancos,
 - instalações de cozinha, e
 - instalações para armazenamento.
- Este equipamento deve estar rigidamente fixado no compartimento residencial; todavia, a mesa pode ser concebida para ser removida facilmente;
- 14) "Ambulância", um veículo da categoria M tal como referido no artigo 4.º e no anexo I, ponto 5.3, do Regulamento (UE) 2018/858, destinado ao transporte de pessoas doentes ou feridas e com equipamento especial para esse efeito.

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 sejam plenamente equivalentes entre si no que respeita aos direitos e condições que habilitam a pessoa a conduzir, bem como no que respeita ao período de validade.

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. Tal não prejudica o tratamento das cartas de condução existentes em caso de troca ou substituição nos termos do artigo 11.º, n.ºs 3 e 4.
4. Cinco anos após a adoção dos atos de execução nos termos do artigo 5.º, n.º 7, os Estados-Membros devem assegurar que, por defeito, apenas sejam emitidas cartas de condução móveis. 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. No entanto, as cartas de condução móveis emitidas em conformidade com o artigo 5.º são reconhecidas mutuamente após a data prevista no n.º 4.

[...]

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, inclusive das cartas de condução emitidas antes de 19 de janeiro de 2013. 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 2033, 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. Os Estados-Membros podem decidir gravar, no espaço reservado para o circuito integrado nas cartas de condução físicas por eles emitidas, um código QR em vez do circuito integrado, ou ambos em conjunto. 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 – salvo se a conservação for autorizada pelo direito da União ou pelo direito nacional –, 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 gravados nas cartas de condução físicas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o 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. Sem prejuízo das regras nacionais que exigem o pagamento de uma taxa pela emissão de uma carta de condução, os Estados-Membros devem assegurar que a recuperação eletrónica de cartas de condução móveis esteja disponível, a título gratuito, para as pessoas titulares de uma carta de condução móvel por eles emitida.

As cartas de condução móveis devem ser emitidas nas carteiras europeias de identidade digital como certificados eletrónicos de atributos, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 910/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

3. [...] Os Estados-Membros asseguram que as cartas de condução móveis não contenham mais dados do que os referidos no anexo I, parte D, e que, para esse efeito, não sejam tratados outros dados pessoais para além dos necessários para a verificação dos direitos de condução do titular.
4. [...] 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, a menos que a conservação seja autorizada pelo direito da União ou pelo direito nacional.
5. Os Estados-Membros informam a Comissão da lista de emitentes de cartas de condução móveis, a qual devem manter atualizada. A Comissão disponibiliza essa lista ao público, através de um canal seguro, num formato eletronicamente assinado ou selado, adequado ao tratamento automatizado.
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 entrada em vigor + 18 meses], a Comissão adota atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas relativas ao aspeto visual, à interoperabilidade, às normas de atualização de dados e do registo, à segurança e às modalidades de organização no que respeita ao tratamento e à proteção dos dados pessoais, aos exames e às normas técnicas e de segurança para a troca de cartas de condução móveis, incluindo as funcionalidades de verificação e a interface com os sistemas nacionais. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º, n.º 2.

¹ 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).

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;

Os automóveis das categorias referidas nas alíneas a) e b) podem ser acoplados a um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda metade do peso da massa sem carga do veículo de tração. Os Estados-Membros podem aplicar condições adicionais às cartas de condução por eles emitidas, com base em considerações de segurança rodoviária.

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. Esses Estados-Membros podem recusar a troca de uma carta de condução para a categoria B1;

Os Estados-Membros podem igualmente decidir introduzir, para a condução no seu território, esta categoria exclusivamente para os veículos referidos no artigo 9.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alínea c), nas condições previstas nesse número e desde que: no momento da emissão da carta de condução para esta categoria, o condutor tenha menos de 21 anos de idade; a validade da carta de condução para esta categoria expire quando o titular complete 21 anos de idade; e a carta de condução não seja renovável para esta categoria. 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 da categoria O1 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858.

Sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, os automóveis desta categoria podem ser acoplados a um reboque da categoria O2 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou consistir numa autocaravana com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto formado pelo automóvel e seu reboque ou da autocaravana não exceda 4 250 kg. Se o referido conjunto ou a autocaravana excederem 3 500 kg, os Estados-Membros devem exigir, nos termos do disposto no anexo V, que **sejam conduzidos** 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.

Nas mesmas condições e sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, os automóveis desta categoria podem consistir numa ambulância com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas que não exceda 4 250 kg.

Os Estados-Membros devem indicar na carta de condução a habilitação para conduzir tal conjunto, autocaravana ou ambulância 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 da categoria O2 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858;

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 da categoria O1 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858;

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 da categoria O1 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858;
- 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 superior a oito mas inferior ou igual a 16, sem contar com o condutor, e com comprimento máximo não superior a oito metros.
 - Aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque da categoria O1 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858;
- 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 da categoria O1 referida no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858;
- 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, alínea a), subalínea ii), primeiro parágrafo, e 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;
 - c-1) As cartas emitidas para as categorias CE e DE são válidas para as categorias C e C1, e D e D1, respetivamente;
 - d) As cartas emitidas para as categorias CE e DE são válidas para os conjuntos de veículos das categorias C1E e D1E, respetivamente;
 - d-1) As cartas emitidas para as categorias C1E e D1E são válidas para as categorias C1 e D1, 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 e A2, B1, C1 e 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 Conselho¹ 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.

¹ 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).

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 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 que não exceda 2 500 kg e uma velocidade máxima tecnicamente limitada a 45 km/h, por condutores titulares de uma carta de condução para a categoria B1 emitida nas condições previstas no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), segundo parágrafo.

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.

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 aplicar as disposições constantes do artigo 10.º-A a 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 e tenham sido aprovados num exame de avaliação das competências e do comportamento nos termos do anexo V, no que se refere à categoria B, para conduzir um conjunto de veículos, uma autocaravana ou uma ambulância referidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), terceiro e quinto parágrafos;
- e) Tenham a sua residência habitual no território do Estado-Membro que emite a carta de condução, ou possam provar que, no momento da apresentação do pedido, estudavam 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. Os Estados-Membros podem reduzir este período para 10 anos, caso a sua legislação nacional permita que a carta de condução também seja utilizada como documento de identificação pessoal;
- 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 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 nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), segundo parágrafo.

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

Os Estados-Membros podem reduzir os períodos de validade administrativa fixados no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), no caso de cartas de condução de titulares residentes no seu território que tenham completado 65 anos de idade, a fim de aumentar a frequência dos exames médicos e das autoavaliações médicas ou de 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. [...]

3. A renovação de cartas de condução por motivo de caducidade fica subordinada às duas condições que se seguem:
 - a) O requerente continue a cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir estabelecidas no anexo III;
 - b) O requerente tenha a sua residência habitual no território do Estado-Membro que emite a carta de condução ou possa provar que, no momento da apresentação do pedido, estudava nesse Estado-Membro há pelo menos seis meses.
4. [...]
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. [...]
7. Ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução. Uma carta de condução móvel pode ser visualizada em diferentes dispositivos móveis. [...]

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 parágrafo anterior. 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, V e VI, quando necessário, para ter em conta a evolução técnica, operacional e científica.

Artigo 10.º-A

Conformidade com as normas mínimas relativas à aptidão física e mental

1. Antes de lhes ser emitida pela primeira vez uma carta de condução, os requerentes de qualquer carta de condução devem ser sujeitos a um exame médico que aplique as normas mínimas de aptidão física e mental e que abranja todas as situações clínicas mencionadas no anexo III. Tal só se aplica à emissão de cartas de condução da categoria AM se os Estados-Membros assim o exigirem em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea b). Sempre que seja requerida uma carta de condução para as categorias C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ou D1E, é exigida a realização de um exame médico, independentemente de já ter sido ou não realizado um exame médico para outra categoria.
2. Antes da renovação de uma carta de condução, os titulares devem ser sujeitos a um exame médico que abranja todas as situações clínicas mencionadas no anexo III. Tal só se aplica à renovação de cartas de condução da categoria AM se os Estados-Membros assim o exigirem em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea b).
3. Em derrogação dos n.ºs 1 e 2, e salvo disposição em contrário no anexo III, relativamente às categorias AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, em vez de exigirem um exame médico os Estados-Membros podem:
 - a) Exigir que, aquando da emissão ou renovação de uma carta de condução, o requerente ou o titular preencha um formulário de autoavaliação que abranja todas as situações clínicas mencionadas no anexo III; ou

b) Estabelecer um mecanismo nacional que assegure uma reação a alterações significativas na aptidão física ou mental, a fim de cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental estabelecidas no anexo III, depois de a carta de condução ter sido emitida ao requerente após um exame médico ou uma autoavaliação.

Um Estado-Membro pode aplicar uma ou ambas as medidas alternativas.

4. Os Estados-Membros podem estabelecer as consequências do incumprimento do requisito de preenchimento de um formulário de autoavaliação, ou do fornecimento deliberado de informações incorretas ou incompletas na autoavaliação.
5. Os Estados-Membros podem configurar a medida alternativa prevista no n.º 3, alínea b), de uma forma que permita que durante os períodos de renovação de cartas de condução seja possível monitorizar a aptidão para conduzir.
6. Se, com base nas informações obtidas no âmbito das diferentes medidas alternativas previstas no n.º 3, se verificar que o requerente ou titular é suscetível de padecer de uma ou mais das situações clínicas mencionadas no anexo III, os Estados-Membros asseguram que o requerente ou titular seja sujeito a um exame médico antes da obtenção ou renovação da carta de condução.

Artigo 10.º-B

Prorrogação da validade em caso de crise

1. 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.
2. 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 artigo.

3. 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 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 22.º, n.º 3.
4. 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 n.º 3, 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 n.º 3, após ter informado previamente a Comissão. A Comissão informa do facto os demais Estados-Membros e publica um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*.
5. Para efeitos do presente artigo, entende-se por "crise" um acontecimento excepcional, 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.

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 noutra 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 de uma carta de condução física deve enviar a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos dessa ação.

O Estado-Membro que proceder à troca de uma carta de condução móvel deve informar as autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos dessa ação; este último deve velar por que a anterior carta móvel deixe de poder ser visualizada através do dispositivo móvel utilizado para o efeito pelo titular. Os Estados-Membros devem utilizar a rede de cartas de condução da UE referida no artigo 19.º, n.º 1, para efeitos de comunicação.

4. A substituição de uma carta de condução física na sequência de dano, perda ou roubo, assim como a substituição de uma carta de condução física ou móvel que tenha sido utilizada de forma fraudulenta, 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. Se uma carta de condução tiver sido substituída por um Estado-Membro diferente daquele que a emitiu e a carta de condução substituída ainda estiver na posse ou puder ser exibida pelo titular, são aplicáveis os procedimentos previstos no n.º 3.

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, a troca deve ser registada na carta de condução emitida pelo Estado-Membro em causa indicando o código pertinente da parte E do anexo I. 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 emitida por um Estado-Membro tenha sido trocada por 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 desta última 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 garante 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 em conformidade com o n.º 3, 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. A Comissão concede aos Estados-Membros um prazo de, pelo menos, seis meses para apresentarem 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 primeiro.

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 e a corrupção relacionadas com cartas de condução;
- 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;
- g) A prática do país terceiro de trocar cartas de condução da UE.

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 em conformidade com o n.º 3.

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 em conformidade com o n.º 3;
- b) As datas de emissão das cartas de condução do país terceiro a partir das quais pode ser efetuada uma troca em conformidade com o n.º 3;
- 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 pela Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, pelo menos de quatro em quatro anos, da situação da segurança rodoviária, bem como de outros elementos referidos no n.º 6, no país terceiro em causa. Em função das conclusões da revisão, a Comissão deve 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 8.
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 condução¹

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 noutra 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.

¹ **NOTA** : Este artigo terá de ser reanalisado quando os trabalhos sobre a proposta relativa à inibição de conduzir avançarem.

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. Sempre que tal se justifique com base no comportamento ou na aptidão física ou mental de uma pessoa, os Estados-Membros podem proibir por tempo indeterminado essa pessoa de conduzir no seu território, sem lhe dar a possibilidade de recuperar o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução, ou de requerer uma nova carta de condução.

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 referida no presente número, emitir uma carta de condução à mesma pessoa. Todavia, este último Estado-Membro pode recusar reconhecer no seu território, por tempo indeterminado, a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

Artigo 14.º

Regime de condução acompanhada

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

1-A. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, alíneas b) e d), respetivamente, e para a condução no seu território, os Estados-Membros podem emitir, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, cartas de condução para as categorias C1 ou C assinaladas com o código da União 98.02 especificado no anexo I, parte E, aos requerentes que tenham completado 17 anos de idade, desde que o condutor seja titular de um certificado de aptidão profissional concedido nos termos do artigo 6.º da Diretiva (UE) 2022/2561.

As cartas de condução emitidas em conformidade com o primeiro parágrafo devem ser mutuamente reconhecidas pelos Estados-Membros que emitem tais cartas de condução.

2. Os titulares de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 que não tenham completado 18 anos de idade só podem conduzir se acompanhados por uma pessoa, sentada no banco do passageiro da frente, que seja capaz de fornecer orientações durante a condução. O acompanhante deve cumprir as regras relativas à condução sob influência de álcool ou de drogas. O acompanhante deve preencher as seguintes condições:

- a) Ter, no mínimo, 24 anos de idade;
- b) Ser titular de uma carta de condução da categoria em causa, emitida há mais de cinco anos;
- c) Não ter sido objeto de uma inibição de conduzir nos últimos cinco anos no Estado-Membro de emissão.¹ [...]

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.

Os Estados-Membros podem aplicar, no seu território, condições adicionais a preencher pelo acompanhante do titular de uma carta de condução por eles emitida. Devem informar a Comissão desse facto. Estas informações serão disponibilizadas ao público pela Comissão.

¹ NOTA: Na alínea c), pode ser acrescentada a essa condição uma inibição de conduzir imposta por outro Estado-Membro, após acordo sobre a diretiva relativa ao efeito produzido, à escala da União, por determinadas inibições do direito de conduzir.

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.

Alterações ao considerando 28:

"(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 o condutor ser acompanhado por um condutor experiente, por exemplo um familiar. 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."

Novo considerando:

"(29-A) O regime de condução acompanhada não prejudica as atuais opções dos Estados-Membros em termos de redução da idade mínima para a categoria B, nem os impede de aplicar condições conexas a nível nacional."

Artigo 15.º

Período probatório

1. As cartas de condução emitidas após aprovação num exame de condução exigido nos termos do artigo 10.º, n.º 1, alínea a), estão sujeitas a um período probatório. Se o titular da carta de condução já for titular de uma carta de condução válida para outra categoria, o período probatório deve abranger apenas a parte remanescente do período probatório relativo à carta de condução existente, a menos que essa carta de condução existente tenha sido emitida apenas para a categoria AM.

A duração do período probatório é determinada pelo Estado-Membro que emite a carta de condução e não pode ser inferior a dois anos.

2. Os Estados-Membros devem estabelecer regras e/ou sanções para a condução sob influência de álcool que sejam mais rigorosas para os condutores recém-encartados do que para os condutores experientes, e adotar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação.

Os Estados-Membros devem tomar medidas com o objetivo de reduzir a condução sob influência de drogas entre os condutores recém-encartados.

Alterações ao considerando 30:

"(30) Importa garantir que os condutores que obtiveram uma carta de condução pela primeira vez não põem em perigo a segurança rodoviária. Para estes condutores recém-encartados, deverá ser estabelecido um período probatório de, pelo menos, dois anos, durante o qual deverão ser aplicáveis regras ou sanções mais rigorosas em caso de condução sob influência de álcool, sem prejuízo da competência dos Estados-Membros para regular o comportamento dos condutores. Essas regras mais rigorosas poderão incluir ou consistir numa formação específica para os condutores recém-encartados, no âmbito da qual estes recebam instruções adicionais destinadas a sensibilizá-los para os riscos e possam refletir sobre o seu comportamento. Deverão ser igualmente estabelecidas medidas especiais para assegurar a diminuição dos casos de condução sob influência de drogas entre os condutores recém-encartados. Essas medidas poderão incluir regras ou sanções mais rigorosas, formação específica para os condutores recém-encartados destinada a sensibilizá-los para os riscos e esforços específicos em matéria de cumprimento das regras e de campanhas de comunicação. Os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar livremente regras adicionais no seu território aos condutores recém-encartados, a fim de melhorar a segurança rodoviária."

3. Os Estados-Membros podem estabelecer regras adicionais aplicáveis no seu território aos condutores recém-encartados a fim de melhorar a segurança rodoviária, as quais podem incluir a imposição de um segundo período probatório para uma categoria diferente. Devem informar a Comissão desse facto.
- 3-A. Se uma autoridade competente do Estado-Membro de residência habitual decidir prorrogar um período probatório devido a um comportamento ilícito, deve assegurar que o novo período seja registado na carta de condução.
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.

[...]

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 durante os últimos 365 dias, 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 acreditado junto de países terceiros, 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, viveu fora da UE durante, pelo menos, 181 dias dos últimos 365 dias.

3. Em casos excecionais em que não possa provar o estabelecimento da sua residência habitual num determinado Estado-Membro nos termos do n.º 1, o titular de uma carta de condução pode obter a renovação ou a substituição 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 realizar o exame teórico neste último, se o Estado-Membro de residência habitual não lhe permitir realizar o exame teórico numa das línguas oficiais do Estado-Membro de nacionalidade ou com um intérprete. A pedido das autoridades competentes em matéria de cartas de condução do Estado-Membro de residência habitual, o Estado-Membro de nacionalidade em que o requerente realizou o exame teórico deve informar o primeiro sobre o exame realizado e respetiva aprovação através da rede de cartas de condução da UE referida no artigo 19.º, n.º 1. O Estado-Membro destinatário não pode exigir a realização de exames suplementares para avaliar os conhecimentos teóricos do requerente.

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 Comissão¹ entre os direitos obtidos antes de 19 de janeiro de 2013 e as categorias definidas no artigo 6.º da presente diretiva.
2. Nenhum direito de conduzir concedido até 19 de janeiro de 2013 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]², e consultar-se mutuamente, sempre que existam motivos razoáveis para suspeitar que um requerente de uma carta de condução está sujeito a uma inibição de conduzir em qualquer outro 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 as investigações, ou no âmbito de medidas antifalsificação;

¹ 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).

² NOTA: O texto entre parênteses retos pode ser aditado mais tarde, em função dos progressos realizados no que respeita à proposta relativa à inibição de conduzir.

- b) Facilitar as investigações em conformidade com a Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho¹;
 - c) Prevenir, detetar e investigar as infrações penais para os fins previstos no artigo 2.º do [REFERÊNCIA AO PRÛM II];
 - d) Fazer cumprir a Diretiva (UE) 2022/2561 e verificar a validade e a autenticidade de uma carta de condução ao fazer cumprir o Regulamento (CE) n.º 561/2006 e o Regulamento (UE) n.º 165/2014;
 - [e) Executar e fazer cumprir a [NOVA DIRETIVA RELATIVA AO EFEITO PRODUZIDO, À ESCALA DA UNIÃO, POR DETERMINADAS DECISÕES DE INIBIÇÃO DE CONDUZIR]]¹⁰.
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.

¹ 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).

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 pelo procedimento de exame a que se refere o 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.

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. Os dados devem ser fornecidos separadamente para as cartas de condução móveis e para as cartas de condução físicas.

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 do 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. Este 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 C1 ou 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.ºs 1-A e 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 adotam e publicam, até [data de entrada em vigor + 3 anos], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de [data de entrada em vigor + 4 anos].

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem o domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 26.º

Revogação

1. A Diretiva 2006/126/CE é revogada com efeitos a partir de [data de entrada em vigor + 4 anos].

As remissões para a Diretiva 2006/126/CE entendem-se como remissões para a presente diretiva e são 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 entrada em vigor + 4 anos].
3. As remissões para o Regulamento (UE) n.º 383/2012 entendem-se como remissões para o anexo I, parte B, da presente diretiva e são 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 destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

ANEXO I

DISPOSIÇÕES RELATIVAS ÀS CARTAS DE CONDUÇÃO EMITIDAS PELOS ESTADOS-MEMBROS

PARTE A1: ESPECIFICAÇÕES GERAIS DA CARTA DE CONDUÇÃO FÍSICA

- (1) As características físicas do modelo da carta de condução da União devem ser conformes com as normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

O cartão deve ser feito de policarbonato.

Os métodos de verificação das características das cartas de condução para assegurar a sua conformidade com as normas internacionais devem ser conformes com a norma ISO 10373.

- (2) A carta de condução deve ter duas faces e corresponder ao modelo da figura 1.

Lado 1 Lado 2

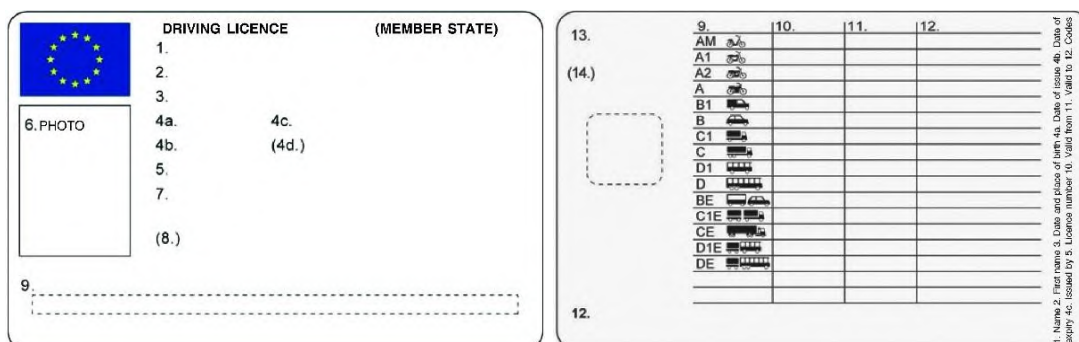


Figura 1: Modelo da carta de condução da UE

- (3) A carta de condução deve conter as informações especificadas na parte D, do seguinte modo:

O lado 1 contém:

- A menção "carta de condução" impressa em caracteres maiúsculos na(s) língua(s) do Estado-Membro emissor;
- O nome do Estado-Membro que emite a carta (referência facultativa);
- A sigla distintiva do Estado-Membro que emite a carta, impressa em negativo num retângulo azul rodeado por doze estrelas amarelas, conforme estabelecido na parte D, ponto 1;
- As informações específicas relativas à carta de condução emitida (campos 1 a 9), conforme estabelecido na parte D, ponto 3;

- (e) A menção "Modelo da União Europeia" na(s) língua(s) do Estado-Membro emissor e a menção "carta de condução" nas outras línguas da União Europeia, impressas a cor-de-rosa de forma a constituir a trama de fundo da carta, conforme estabelecido na parte D, ponto 2.

O lado 2 contém:

- (f) As informações específicas relativas às categorias da carta de condução (campos 9 a 12), conforme estabelecido na parte D, ponto 4;
- (g) As informações específicas relativas à administração da carta de condução (campos 13 a 14), conforme estabelecido na parte D, ponto 5;
- (h) A explicação dos seguintes campos numerados que figuram nas páginas 1 e 2 da carta de condução: 1, 2, 3, 4a, 4b, 4c, 5, 10, 11 e 12.

Se um Estado-Membro pretender fazer essas inscrições numa língua nacional que não seja o alemão, o búlgaro, o checo, o croata, o dinamarquês, o eslovaco, o esloveno, o espanhol, o estónio, o finlandês, o francês, o grego, o húngaro, o inglês, o irlandês, o italiano, o letão, o lituano, o maltês, o neerlandês, o polaco, o português, o romeno ou o sueco, deverá elaborar uma versão bilingue da carta, utilizando uma destas línguas, sem prejuízo das demais disposições do presente anexo.

Deve ser reservado um espaço no modelo da carta de condução da União para permitir a eventual introdução de um circuito integrado (microchip) ou outro dispositivo informatizado equivalente, ou para possibilitar a impressão de um código QR.

As cores de referência são as seguintes:

- azul: Pantone Reflex Blue,
- amarelo: Pantone Yellow.

(4) Disposições especiais

- (a) Quando o titular de uma carta de condução emitida por um Estado-Membro, em conformidade com o presente anexo, tiver a sua residência habitual noutra Estado-Membro, este último poderá inscrever nessa carta de condução as referências essenciais para a sua administração, desde que também inscreva esse tipo de referências nas cartas que emite e desde que disponha, para o efeito, do espaço necessário;

- (b) Os Estados-Membros podem acrescentar cores ou referências, tais como códigos de barras e símbolos nacionais, sem prejuízo das restantes disposições do presente anexo. Os Estados-Membros devem informar a Comissão desse facto.

No âmbito do reconhecimento mútuo das cartas de condução, o código de barras não pode conter outras informações além das que já figurem visivelmente na carta ou que sejam indispensáveis para o processo de emissão da carta;

- (c) As informações constantes da frente e do verso da carta devem ser legíveis a olho nu, utilizando caracteres com uma altura mínima de 5 pontos para os campos 9 a 12 do lado 2.

PARTE A2: ESPECIFICAÇÕES ANTIFALSIFICAÇÃO DA CARTA DE CONDUÇÃO FÍSICA

- (1) As ameaças à segurança física das cartas de condução são as seguintes:
 - (a) Fabrico de cartões falsos: criar um novo objeto que exiba grande semelhança com o documento, seja realizando-o de raiz seja copiando um documento original;
 - (b) Alteração material: alterar a propriedade de um documento original, por exemplo modificando alguns dos dados impressos no documento.
- (2) A segurança global reside no sistema na sua integralidade, que consiste no processo do pedido, na transmissão de dados, no material do corpo do cartão, na técnica de impressão, num conjunto mínimo de características de segurança distintas e no processo de personalização.
- (3) O material utilizado para as cartas de condução deve ser protegido contra a falsificação utilizando as seguintes técnicas (características de segurança obrigatórias):
 - (a) Os corpos dos cartões devem ser não reativos aos raios UV;
 - (b) Um motivo de fundo de segurança concebido para resistir à falsificação por leitura ótica, impressão ou fotocópia, utilizando impressão irisada com tintas de segurança multicromáticas e impressão positiva e negativa em guiloché. O motivo não deve ser composto das cores primárias (CMYK), deve conter composições gráficas complexas em pelo menos duas cores especiais e deve incluir microcarateres;
 - (c) Elementos óticos variáveis que ofereçam proteção adequada contra a cópia ou adulteração da fotografia;
 - (d) Gravação a laser;
 - (e) Na zona da fotografia o fundo de segurança e a fotografia devem sobrepor-se, pelo menos no bordo (motivo evanescente).

- (4) Além disso, o material utilizado para as cartas de condução deve ser protegido contra a falsificação recorrendo a pelo menos três das seguintes técnicas (características de segurança suplementares):
- (a) Tintas ópticamente variáveis*;
 - (b) Tinta termocromática*;
 - (c) Hologramas personalizados*;
 - (d) Imagens laser variáveis*;
 - (e) Tinta fluorescente ultravioleta, visível e transparente;
 - (f) Impressão iridescente;
 - (g) Marca de água digital no fundo;
 - (h) Pigmentos infravermelhos ou fosforescentes;
 - (i) Carateres, símbolos ou motivos sensíveis ao tato*.
- (5) Os Estados-Membros têm a liberdade de introduzir características de segurança suplementares. Regra geral, deve ser dada preferência às técnicas indicadas com um asterisco, pois permitem a verificação da validade do cartão pelos agentes de autoridade sem recurso a quaisquer meios especiais.

PARTE B: ESPECIFICAÇÕES DO CIRCUITO INTEGRADO INTRODUZIDO NA CARTA DE CONDUÇÃO FÍSICA

- (1) O circuito integrado e os dados nele contidos, incluindo as informações adicionais previstas na legislação nacional relativa às cartas de condução, devem estar em conformidade com o disposto na parte B1.
- (2) A lista das normas aplicáveis às cartas de condução que incorporam um circuito integrado figura na parte B2.
- (3) As cartas de condução que incorporam um circuito integrado devem ser objeto de um procedimento de homologação UE em conformidade com o disposto na parte B3.
- (4) Caso estejam cumpridas todas as disposições aplicáveis à homologação UE no que respeita a uma carta de condução que incorpora um circuito integrado em conformidade com os n.ºs 1 a 3, os Estados-Membros emitirão um certificado de homologação UE destinado ao fabricante ou ao seu representante.
- (5) Se necessário, em especial para assegurar o cumprimento do disposto na presente parte, um Estado-Membro poderá retirar uma homologação UE que tenha concedido.

- (6) Os certificados de homologação UE e a notificação da sua retirada devem obedecer ao modelo constante da parte B4.
- (7) A Comissão será informada de todos os certificados de homologação UE emitidos ou retirados. Em caso de retirada, deve ser apresentada uma justificação circunstanciada dos motivos.

A Comissão informará os Estados-Membros de qualquer retirada de homologação UE.

- (8) Os certificados de homologação UE emitidos pelos Estados-Membros devem ser mutuamente reconhecidos.
- (9) Caso um Estado-Membro verifique que um número significativo de cartas de condução que incorporam um circuito integrado está repetidamente não conforme com a presente parte do anexo I, deve comunicar o facto à Comissão. Deve ser fornecido o número do certificado de homologação UE respeitante a essas cartas de condução, bem como uma descrição da não conformidade. A Comissão informará sem demora injustificada todos os outros Estados-Membros dos factos que lhe tenham sido comunicados nos termos do presente número.
- (10) O Estado-Membro que emitiu as cartas de condução em causa deve investigar sem demora o problema e tomar medidas corretivas adequadas, incluindo a retirada do certificado de homologação UE, se for caso disso.

PARTE B1: Requisitos gerais aplicáveis às cartas de condução que incorporam um circuito integrado

Os requisitos gerais aplicáveis às cartas de condução que incorporam um circuito integrado descritos no presente anexo baseiam-se nas normas internacionais, em especial nas normas ISO/IEC da série 18013. Abrangem:

- (a) As especificações do circuito integrado e da estrutura lógica de dados do circuito integrado;
- (b) As especificações dos dados harmonizados e dos dados suplementares a armazenar;
- (c) As especificações dos mecanismos de proteção de dados, aplicáveis aos dados armazenados digitalmente no circuito integrado.

1. ABREVIATURAS

Abreviatura	Significado
AID	Identificador de aplicação
BAP	Proteção de acesso de base
DG	Grupo de dados
EAL 4+	Nível de segurança da avaliação 4+

EF	Ficheiro elementar
EFID	Identificador de ficheiro elementar
eMRTD	Documentos de viagem de leitura ótica
ICC	Cartão com circuito integrado
ISO	Organização Internacional de Normalização
LDS	Estrutura lógica de dados
PICC	Cartão de proximidade com circuito integrado
PIX	Extensão exclusiva do identificador de aplicação
RID	Identificador de aplicação registado
SOD	Objeto de segurança do documento

2. DADOS ARMAZENADOS NO CIRCUITO INTEGRADO

(1) Dados harmonizados obrigatórios e facultativos respeitantes à carta de condução

O circuito integrado deve armazenar os dados harmonizados respeitantes à carta de condução especificados na parte D. Caso um Estado-Membro decida incluir na carta de condução elementos de dados assinalados como facultativos na parte D, esses elementos devem ser armazenados no circuito integrado.

(2) Dados suplementares

Os Estados-Membros podem armazenar no circuito integrado dados suplementares que estejam previstos na sua legislação nacional sobre a carta de condução. Devem informar a Comissão desse facto.

3. CIRCUITO INTEGRADO

(1) Tipo de suporte de armazenamento

O suporte de armazenamento dos dados respeitantes à carta de condução deve ser um circuito integrado com interface de contacto, sem contacto ou dupla (com e sem contacto), como especificado na parte B2, ponto 1.

(2) Aplicações

Os dados a incluir no circuito integrado devem ser armazenados em aplicações eletrónicas. As aplicações presentes no circuito integrado devem ser identificadas por um código específico denominado identificador de aplicação (AID), como indicado na parte B2, ponto 2.

(a) Aplicação da carta de condução da UE

Os dados obrigatórios e facultativos respeitantes à carta de condução, como referidos no anexo I, parte D, devem ser armazenados na aplicação específica da carta de condução da UE. O AID da aplicação da carta de condução da UE é:

"A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31",

sendo constituído pelos seguintes elementos:

- identificador de aplicação registado (RID) da Comissão Europeia: "A0 00 00 04 56";
- extensão exclusiva do identificador de aplicação (PIX) da aplicação da carta de condução da UE: "45 44 4C 2D 30 31" (EDL-01).

Os dados devem ser agrupados em grupos de dados (DG) no âmbito da estrutura lógica de dados (LDS).

Os DG devem ser armazenados em ficheiros elementares (EF) na aplicação da carta de condução da UE e protegidos em conformidade com a parte B2, ponto 3;

(b) Outras aplicações

O armazenamento de outros dados suplementares deve ser feito numa ou mais aplicações específicas e não na aplicação da carta de condução da UE. Cada uma dessas aplicações deve ser identificada por um AID único.

4. **ESTRUTURA LÓGICA DE DADOS DA APLICAÇÃO DA CARTA DE CONDUÇÃO DA UE**

(1) Estrutura lógica de dados

Os dados respeitantes à carta de condução devem ser armazenados no circuito integrado de acordo com a estrutura lógica de dados (LDS), especificada na parte B2, ponto 4. O presente ponto especifica os requisitos suplementares aplicáveis aos DG obrigatórios e suplementares.

Cada DG deve ser armazenado num EF. Os EF a utilizar na aplicação da carta de condução da UE devem ser identificados com os identificadores de ficheiro elementar (EFID) e os identificadores EF curtos, como especificado na parte B2, ponto 5.

(2) Grupos de dados obrigatórios

Os elementos de dados obrigatórios e facultativos devem ser armazenados nos seguintes DG:

- (a) DG 1: todos os elementos de dados obrigatórios e facultativos, impressos no documento, com exceção da imagem do rosto e da imagem da assinatura;
- (b) DG 5: imagem da assinatura do titular da carta;
- (c) DG 6: imagem do rosto do titular da carta.

Os dados armazenados no DG 1 devem ser estruturados como especificado no ponto 6 e na parte B2, ponto 6. Os dados contidos no DG 5 e no DG 6 devem ser armazenados como especificado na parte B2, ponto 7.

(3) Grupos de dados suplementares

Os elementos de dados suplementares, quando previstos na legislação nacional dos Estados-Membros sobre a carta de condução, devem ser armazenados nos seguintes DG:

- (a) DG 2: dados sobre o titular da carta, exceto os dados biométricos;
- (b) DG 3: dados sobre a entidade emissora;
- (c) DG 4: imagem do rosto;
- (d) DG 7: dados biométricos das impressões digitais do titular da carta;
- (e) DG 8: dados biométricos da íris do titular da carta;
- (f) DG 11: outros dados, como o nome completo do titular em caracteres nacionais.

Os dados contidos nestes DG devem ser armazenados em conformidade com as especificações da parte B2, ponto 8.

5. MECANISMOS DE PROTEÇÃO DOS DADOS

Devem ser utilizados mecanismos adequados para validar a autenticidade e a integridade do circuito integrado e dos dados nele contidos e para restringir o acesso aos dados respeitantes à carta de condução.

Os dados armazenados no circuito integrado devem ser protegidos de acordo com as especificações da parte B2, ponto 3. A presente secção especifica os requisitos suplementares a cumprir.

(1) Verificação da autenticidade

(a) Autenticação passiva obrigatória

Todos os DG armazenados na aplicação da carta de condução da UE devem ser protegidos com autenticação passiva.

Os dados respeitantes à autenticação passiva devem cumprir os requisitos especificados na parte B2, ponto 9;

(b) Autenticação ativa facultativa

Devem ser aplicados mecanismos de autenticação ativa facultativa para garantir que o circuito integrado original não foi substituído.

(2) Restrição de acesso

(a) Proteção de acesso de base obrigatória

O mecanismo de proteção de acesso de base (BAP) deve abranger todos os dados da aplicação da carta de condução da UE. Tendo em vista a interoperabilidade com os sistemas existentes, nomeadamente os que utilizam documentos de viagem de leitura ótica (eMRTD), é obrigatório utilizar a zona de leitura ótica (MRZ) de uma linha, como especificado na parte B2, ponto 10.

A chave de documento Kdoc utilizada para aceder ao circuito integrado é gerada a partir da MRZ de uma linha, que pode ser introduzida manualmente ou através de um leitor de reconhecimento ótico de caracteres (OCR). Deve ser utilizada a configuração BAP 1 definida para uma MRZ de uma linha, como especificado na parte B2, ponto 10;

(b) Controlo de acesso alargado condicional

Sempre que os dados pessoais referidos no artigo 9.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2016/679 sejam armazenados no circuito integrado, o acesso a esses dados deve ser protegido por medidas adicionais.

Os mecanismos de controlo de acesso alargado devem cumprir as especificações da parte B2, ponto 11.

(c) Infraestrutura de chave pública (PKI) para as cartas de condução que incorporam um circuito integrado

Os Estados-Membros devem estabelecer as disposições nacionais necessárias para a gestão de chaves públicas, em conformidade com o anexo A da norma ISO 18013_3.

6. **APRESENTAÇÃO DOS DADOS**

(1) Formatação dos dados no DG 1

Etiqueta	L	Valor				Codificação	O/F
61	V	Elementos de dados do DG1 (encaixados)					
		Etiqueta	L	Valor			
		5F 01	V	Número de homologação		ans	M
		5F 02	V	Objeto de dados construído de elementos de dados demográficos			M
				Etiqueta	L	Valor	
				5F 03	3	Estado-Membro emissor	
				5F 04	V	Apelido(s) do titular	
				5F 05	V	Outro(s) nome(s) do titular	
				5F 06	4	Data de nascimento (ddmmaaaa)	
				5F 07	V	Local de nascimento	
				5F 08	3	Nacionalidade	
				5F 09	1	Sexo	
				5F 0A	4	Data de emissão da carta (ddmmaaaa)	
				5F 0B	4	Data do termo da validade da carta (ddmmaaaa)	
				5F 0C	V	Entidade emissora	
				5F 0D	V	Número administrativo (diferente do número do documento)	
				5F 0E	V	Número do documento	
				5F 0F	V	Local de residência permanente ou endereço postal	
		7F 63	V	Objeto de dados construído de categorias de			M

				veículos/restrições/condições				
				Etiqueta	L	Valor (codificado como definido abaixo)		
				02	1	Número de categorias/restrições/condições	N	M
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	M
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	O
			
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	O

(2) Formato do registo lógico

As categorias respeitantes a veículos, restrições ou condições devem ser compiladas num objeto de dados de acordo com a estrutura especificada no quadro seguinte:

Código da categoria de veículo	Data de emissão	Data de expiração	Código	Sigla	Valor
--------------------------------	-----------------	-------------------	--------	-------	-------

onde

- Os códigos das categorias de veículos devem ser apresentados como definido no artigo 6.º (AM, A1, A2, A, B1, B, etc.);
- A data de emissão deve ser apresentada no formato DDMMAAAA (dia com dois dígitos, mês com dois dígitos e ano com quatro dígitos) para a categoria de veículo;
- A data do termo da validade deve ser apresentada no formato DDMMAAAA (dia com dois dígitos, mês com dois dígitos e ano com quatro dígitos) para a categoria de veículo;
- O código, a sigla e o valor referem-se a informações ou restrições suplementares respeitantes à categoria do veículo ou ao condutor.

PARTE B2: Lista das normas aplicáveis às cartas de condução que incorporam um suporte de armazenamento

Ponto	Objeto	Requisito	Aplicável a
1	Interface, organização e comandos do suporte de armazenamento	ISO/IEC série 7816 (com contacto), ISO/IEC série 14443 (sem contacto), como referido na ISO/IEC 18013-2:2008, anexo C	Parte B1, ponto 3.1
2	Identificador de aplicação	ISO/IEC 7816-5:2004	Parte B1, ponto 3.2
3	Mecanismos de proteção dos dados	ISO/IEC 18013-3:2009	Parte B1, ponto 3.2, alínea a) Parte B1, ponto 5
4	Estrutura lógica de dados	ISO/IEC 18013-2:2008	Parte B1, ponto 4.1
5	Identificadores de ficheiro elementar	ISO/IEC 18013-2:2008 quadro C.2	Parte B1, ponto 4.1
6	Apresentação dos dados do DG 1	ISO 18013-2: 2008, anexo C.3.8	Parte B1, ponto 4.2 Parte B1, ponto 6.1
7	Apresentação dos dados obrigatórios dos DG 5 e 6	ISO/IEC 18013-2:2008, anexos C.6.6 e C.6.7, imagem do rosto e imagem da assinatura, a armazenar em formato JPEG ou JPEG2000	Parte B1, ponto 4.2
8	Apresentação dos dados facultativos e suplementares	ISO/IEC 18013-2:2008, anexo C	Parte B1, ponto 4.3
9	Autenticação passiva	ISO/IEC 18013-3:2009, ponto 8.1, os dados devem ser armazenados no EF.SOd (objeto de segurança do documento), na LDS	Parte B1, ponto 5.1, alínea a)

10	Restrição de acesso de base	ISO/IEC 18013-3:2009 e sua primeira alteração	Parte B1, ponto 5.2, alínea a)
	Configuração da restrição de acesso de base	ISO/IEC 18013-3:2009, anexo B.8	
11	Restrição de acesso alargado	Orientações técnicas TR-03110, Mecanismos avançados de segurança para documentos de viagem de leitura ótica – Controlo de acesso alargado (EAC), versão 1.11	Parte B1, ponto 5.2, alínea b)
12	Métodos de ensaio	ISO 18013-4:2011	Parte B3, ponto 1
13	Certificado de segurança	Nível de segurança da avaliação 4+ (EAL 4+) ou equivalente	Parte B3, ponto 2
14	Certificado de funcionalidade	Ensaio de cartões inteligentes de acordo com ISO série 10373	Parte B3, ponto 3

PARTE B3: Procedimento de homologação UE das cartas de condução que incorporam um circuito integrado

1. DISPOSIÇÕES GERAIS

Ao requererem a homologação UE de cartas de condução que incorporam um circuito integrado, os fabricantes devem apresentar um certificado de segurança e um certificado de funcionalidade.

As eventuais alterações do processo de produção, incluindo software, devem ser previamente notificadas à entidade que concedeu a homologação. Essa entidade poderá exigir informações e ensaios suplementares antes de aceitar a alteração.

Os ensaios devem seguir os métodos definidos na parte B2, ponto 12.

2. CERTIFICADO DE SEGURANÇA

No que respeita à avaliação da segurança, o circuito integrado da carta de condução deve ser avaliado de acordo com os critérios especificados na parte B2, ponto 13.

O certificado de segurança só deve ser emitido após uma avaliação positiva da capacidade do circuito integrado para resistir a tentativas de manipulação ou alteração dos dados.

3. CERTIFICADO DE FUNCIONALIDADE

Deve ser realizada, por meio de ensaio em laboratório em conformidade com os critérios especificados a parte B2, ponto 14, uma avaliação da funcionalidade das cartas de condução que incorporam um circuito integrado.

Os Estados-Membros que incorporarem um circuito integrado nas cartas de condução devem assegurar a observância das normas funcionais nesta matéria e dos requisitos da parte B1.

Deve ser emitido um certificado de funcionalidade ao fabricante caso:

- exista um certificado de segurança válido para o circuito integrado,
- tenha sido demonstrada a conformidade com os requisitos da parte B2,
- os ensaios de funcionalidade tenham sido positivos.

A entidade competente do Estado-Membro é responsável pela emissão do certificado de funcionalidade. O certificado de funcionalidade deve indicar a identidade da entidade emissora, a identidade do candidato e a identificação do circuito integrado e enumerar circunstanciadamente os ensaios e os seus resultados.

4. CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO UE

(1) Modelo de certificado

Os Estados-Membros devem emitir o certificado de homologação UE mediante a apresentação dos certificados de segurança e de funcionalidade previstos no presente anexo. Os certificados de homologação UE devem respeitar o modelo apresentado na parte B4.

(2) Sistema de numeração

O sistema de numeração das homologações UE consiste no seguinte:

(a) A letra "e", seguida de um número identificador do Estado-Membro que concedeu a homologação UE:

- 1 para a Alemanha
- 2 para a França
- 3 para a Itália
- 4 para os Países-Baixos
- 5 para a Suécia
- 6 para a Bélgica
- 7 para a Hungria
- 8 para a República Checa
- 9 para a Espanha
- 12 para a Áustria
- 13 para o Luxemburgo
- 17 para a Finlândia
- 18 para a Dinamarca
- 19 para a Roménia
- 20 para a Polónia
- 21 para Portugal
- 23 para a Grécia
- 24 para a Irlanda
- 25 para a Croácia

26 para a Eslovénia

27 para a Eslováquia

29 para a Estónia

32 para a Letónia

34 para a Bulgária

36 para a Lituânia

49 para Chipre

50 para Malta

- (b) As letras "DL" precedidas de um hífen e seguidas de dois dígitos que indicam o número de ordem atribuído ao presente anexo ou à mais recente alteração técnica substancial deste anexo. O número de ordem do presente anexo é 00;
- (c) Um número de identificação único da homologação UE, atribuído pelo Estado-Membro emissor.

Exemplo do sistema de numeração das homologações UE: e50-DL00 12345

O número da homologação deve ser armazenado no DG 1 do circuito integrado de cada carta de condução que o incorpore.

PARTE B4: Modelo de certificado de homologação UE para as cartas de condução que incorporam um circuito integrado

Denominação da entidade competente: ...

Notificação relativa à (*):

— homologação

— retirada da homologação

de uma carta de condução da UE que incorpora um circuito integrado

Homologação n.º: ...

1. Marca de fabrico ou marca comercial: ...

2. Nome do modelo: ...

3. Nome do fabricante ou do seu representante, se for o caso: ...

...

4. Endereço do fabricante ou do seu representante, se for o caso: ...

...

5. Relatórios dos ensaios laboratoriais:

5.1 Certificado de segurança n.º: ... Data: ...

Emitido por: ...

5.2 Certificado de funcionalidade n.º: ... Data: ...

Emitido por: ...

6. Data da homologação: ...

7. Data de retirada da homologação: ...

8. Local: ...

9. Data: ...

10. Documentos descritivos em anexo: ...

11. Assinatura: ...

(*) Assinalar a casa correspondente.

PARTE C: ESPECIFICAÇÕES DA CARTA DE CONDUÇÃO MÓVEL

- (1) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 910/2014, as carteiras europeias de identidade digital devem oferecer, pelo menos, as seguintes funcionalidades às pessoas autorizadas:
 - (a) Extração e armazenamento de dados que permitam provar os direitos de condução de uma pessoa;
 - (b) Visualização e transferência desses dados.
- (2) As cartas de condução móveis e outros sistemas relevantes devem cumprir a norma ISO/IEC 18013-5 relativa às cartas de condução móveis e o Regulamento (UE) n.º 910/2014.
- (3) Para efeitos do presente anexo, os titulares de cartas de condução móveis emitidas em conformidade com a presente diretiva só podem ser considerados utilizadores autorizados das respetivas cartas se forem identificados como tal. [...]
- (4) [...]
- (5) Os Estados-Membros devem permitir ao titular da carta de condução extrair uma carta de condução móvel da sua carteira europeia de identidade digital. [...]

A carteira europeia de identidade digital que contém a carta de condução móvel deve permitir automaticamente ou mediante pedido a atualização ou reemissão da carta de condução móvel.

As carteiras europeias de identidade digital devem permitir que o titular da carta de condução exiba ou transmita a terceiros parte ou a totalidade dos dados contidos na carta de condução móvel. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem ser autorizadas a procurar obter, a partir das carteiras europeias de identidade digital, os dados da carta de condução móvel para verificarem os direitos de condução do seu titular (verificação).

[...]

As informações transmitidas diretamente a partir do certificado eletrónico da carta de condução móvel armazenada na carteira europeia de identidade digital devem permitir às autoridades competentes determinar os direitos de condução do titular da carta de condução móvel (verificação), incluindo quaisquer restrições aplicáveis na União ou no território de um Estado-Membro. Os Estados-Membros não devem considerar válida uma carta de condução móvel que esteja caducada ou que tenha sido revogada. Sempre que um Estado-Membro decida revogar uma carta de condução móvel, deve introduzir as informações relativas a essa decisão numa lista de revogação por ele gerida, ou torná-las de outro modo acessíveis, de forma gratuita e interoperável, a outros Estados-Membros para efeitos de verificação. Se um Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução impuser uma inibição de conduzir, deve notificar imediatamente o Estado-Membro que emitiu a carta de condução.

- (6) [...]
- (7) [...]
- (8) [...]

PARTE D: DADOS A INTRODUIZIR NA CARTA DE CONDUÇÃO DA UE

- (1) As siglas distintivas dos Estados-Membros que emitem a carta de condução são as seguintes:

B : Bélgica

BG : Bulgária

CZ : República Checa

DK : Dinamarca

D : Alemanha

EST : Estónia

GR : Grécia

E : Espanha

F : França

HR : Croácia

IRL: Irlanda

I : Itália

CY : Chipre

LV: Letónia

LT : Lituânia

L : Luxemburgo

H : Hungria

M : Malta

NL : Países Baixos

A : Áustria

PL : Polónia

P : Portugal

RO : Roménia

SLO: Eslovénia

SK : Eslováquia

FIN: Finlândia

S : Suécia

- (2) A menção "Carta de Condução" a imprimir na carta de condução na(s) língua(s) dos Estados-Membros é a seguinte:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

Ceadúas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Licenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

(3) As informações específicas relativas à carta emitida são as seguintes:

Campo	Informação
1	Apelido do titular
2	Outro(s) nome(s) do titular
3	Data e local de nascimento
4a	Data de emissão da carta de condução
4b	Data de termo da validade da carta [...]
4c	Nome da autoridade emissora
4d	Número distinto do referido no campo 5, para efeitos administrativos (referência facultativa)
5	Número da carta
6	Fotografia do titular
7	Assinatura do titular
8	Local de residência permanente ou endereço postal (referência facultativa)
9	A(s) categoria(s) de veículo(s) que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas num tipo diferente do das categorias harmonizadas)

(4) As informações específicas relativas às categorias da carta emitida são as seguintes:

Campo	Informação
9	A(s) categoria(s) de veículo(s) que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas – ou, no caso das cartas de condução móveis, exibidas – num tipo de caracteres diferente do das categorias harmonizadas)

10	A data da primeira emissão para cada categoria, se disponível (esta data deve estar também inscrita na nova carta de condução em caso de substituição ou troca posterior); cada campo da data deve conter dois algarismos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA)
11	O prazo de validade de cada categoria; cada campo da data deve conter dois algarismos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA)
12	Eventuais informações ou restrições adicionais, sob forma codificada, relativas à categoria em causa, como especificado na parte E.

Sempre que um código especificado na parte E for aplicável a todas as categorias para as quais é emitida a carta, pode ser impresso nos campos 9, 10 e 11.

(5) As informações específicas relativas à administração da carta emitida são as seguintes:

Campo	Informação
13	A eventual inscrição, pelo Estado-Membro de acolhimento, de informações essenciais para efeitos administrativos ao aplicar a parte A1, ponto 4, alínea a)
14	<p>A eventual inscrição pelo Estado-Membro que emite a carta de condução de informações essenciais para efeitos administrativos ou relacionados com a segurança rodoviária (referência facultativa); estas informações podem incluir, em particular, qualquer restrição parcial, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir ou da carta de condução, nomeadamente limitadas a determinadas categorias ou ao território de determinados Estados-Membros.</p> <p>Se as informações corresponderem a um dos campos definidos no presente anexo, deverão ser precedidas do número do campo em questão.</p> <p>Podem também incluir-se neste campo, mediante o acordo escrito do titular, informações que não estejam relacionadas com a administração da carta de condução ou com a segurança rodoviária; a inserção dessas informações em nada prejudica a utilização do modelo como carta de condução.</p>

PARTE E: CÓDIGOS DA UNIÃO E CÓDIGOS NACIONAIS

Os códigos 01 a 99 são os códigos harmonizados da União Europeia

CONDUTOR (motivos médicos)

01	.	Correção e/ou proteção da vista
	01.01.	Óculos
	01.02.	Lente(s) de contacto
	01.05.	Cobertura ocular
	01.06.	Óculos ou lentes de contacto
	01.07.	Ajuda ótica específica
02		Prótese auditiva/ajuda à comunicação
03		Prótese/ortose dos membros
	03.01.	Prótese/ortose de um/dos membro(s) superior(es)
	03.02.	Prótese/ortose de um/dos membro(s) inferior(es)

ADAPTAÇÕES DO VEÍCULO

10		Transmissão modificada
	10.02.	Seleção automática da relação de transmissão
	10.04.	Dispositivo de comando de transmissão adaptado
15		Embraiagem modificada
	15.01.	Pedal de embraiagem adaptado

	15.02.	Embraiagem manual
	15.03.	Embraiagem automática
	15.04.	Medida destinada a evitar a obstrução ou o acionamento do pedal de embraiagem
20		Sistemas de travagem modificados
	20.01.	Pedal do travão adaptado
	20.03.	Pedal do travão adequado para ser utilizado com o pé esquerdo
	20.04.	Pedal do travão com corrediça
	20.05.	Pedal do travão inclinado
	20.06.	Travão de mão
	20.07.	Funcionamento do travão com força máxima de ... N ¹ (por exemplo: "20.07(300N)")
	20.09.	Travão de estacionamento adaptado
	20.12.	Medida destinada a evitar a obstrução ou o acionamento do pedal do travão
	20.13.	Travão comandado pelo joelho
	20.14.	Acionamento do sistema de travagem assistido por uma força exterior
25		Sistema de aceleração modificado
	25.01.	Pedal do acelerador adaptado
	25.03.	Pedal do acelerador inclinado
	25.04.	Acelerador manual

¹ Esta força indica a capacidade do condutor para acionar o sistema.

	25.05.	Acelerador comandado pelo joelho
	25.06.	Acionamento do acelerador assistido por uma força exterior
	25.08.	Pedal do acelerador à esquerda
	25.09.	Medida destinada a evitar a obstrução ou o acionamento do pedal do acelerador
31		Adaptações e proteções dos pedais
	31.01.	Conjunto suplementar de pedais paralelos
	31.02.	Pedais ao (ou quase ao) mesmo nível
	31.03.	Medida destinada a evitar a obstrução ou o acionamento dos pedais do acelerador e do travão não acionados pelo pé
	31.04.	Piso elevado
32		Sistemas combinados de travão de serviço e acelerador
	32.01.	Acelerador e travão de serviço enquanto sistema combinado acionado com uma mão

	32.02.	Acelerador e travão de serviço enquanto sistema combinado acionado por uma força exterior
33		Sistemas combinados de travão de serviço, acelerador e direção
	33.01.	Acelerador, travão de serviço e direção enquanto sistema combinado acionado por uma força exterior com uma mão
	33.02.	Acelerador, travão de serviço e direção enquanto sistema combinado acionado por uma força exterior com duas mãos
35		Dispositivos de comando modificados (interruptores das luzes, limpa/lava para-brisas, buzina, indicadores de mudança de direção, etc.)
	35.02.	Dispositivos de comando acionáveis sem libertar o dispositivo de direção
	35.03.	Dispositivos de comando acionáveis sem libertar o dispositivo de direção com a mão esquerda
	35.04.	Dispositivos de comando acionáveis sem libertar o dispositivo de direção com a mão direita
	35.05.	Dispositivos de comando acionáveis sem libertar o dispositivo de direção e os comandos do acelerador e do travão
40		Direção modificada
	40.01.	Direção com força máxima de funcionamento de ... N ¹³ (por exemplo, "40.01(140N)")
	40.05.	Volante adaptado (secção do volante maior/mais espessa, diâmetro reduzido, etc.)
	40.06.	Posição adaptada do volante

¹³ Esta força indica a capacidade do condutor para acionar o sistema.

	40.09.	Condução com os pés
	40.11.	Dispositivo de assistência no volante
	40.14.	Sistema de direção adaptada alternativa acionado com uma mão/um braço
	40.15.	Sistema de direção adaptada alternativa acionada com duas mãos/dois braços
42		Dispositivos de retrovisão/visão lateral adaptados
	42.01.	Dispositivo adaptado de retrovisão
	42.03.	Dispositivo interior adicional que permita uma visão lateral
	42.05.	Dispositivo de visualização para o ângulo morto
43		Posição do banco do condutor
	43.01.	Banco do condutor à altura adequada para permitir uma visão normal e à distância normal do volante e dos pedais
	43.02.	Banco do condutor adaptado à forma do corpo
	43.03.	Banco do condutor com apoio lateral para uma boa estabilidade
	43.04.	Banco do condutor com braço de apoio
	43.06.	Cinto de segurança adaptado
	43.07.	Tipo de cinto de segurança com suporte para uma boa estabilidade
44		Modificações em motociclos (utilização obrigatória do subcódigo)
	44.01.	Travões de pé e de mão combinados num só
	44.02.	Travão da roda da frente adaptado
	44.03.	Travão da roda traseira adaptado

	44.04.	Acelerador adaptado
	44.08.	Altura do banco adequada para permitir ao condutor ter, simultaneamente, os dois pés na superfície em posição sentada e equilibrar o motociclo durante a paragem e o estacionamento.
	44.09.	Força máxima de funcionamento do travão da roda da frente ... N ¹⁴ (por exemplo, "44.09(140N)")
	44.10.	Força máxima de funcionamento do travão da roda traseira ... N ¹⁵ (por exemplo, "44.10(240N)")
	44.11.	Apoio para pés adaptado
	44.12.	Pega adaptada
45		Unicamente motociclos com carro lateral
46		Unicamente triciclos
47		Restringido aos veículos com mais de duas rodas que não necessitem de ser equilibrados pelo condutor para o arranque, a paragem e o estacionamento

¹⁴ Esta força indica a capacidade do condutor para acionar o sistema.

¹⁵ Esta força indica a capacidade do condutor para acionar o sistema.

50		Restringido a um número de veículo/quadro específico (número de identificação do veículo, NIV)
Letras utilizadas em combinação com os códigos 01 a 44 para especificações adicionais:		
a	esquerda	
b	direita	
c	mão	
d	pé	
e	meio	
f	braço	
g	polegar	

CÓDIGOS DE UTILIZAÇÃO LIMITADA

60		Equivalências facultativas (utilização obrigatória do subcódigo)
	60.01.	O titular de uma carta de condução da categoria B que tenha pelo menos 21 anos de idade pode conduzir triciclos motorizados com uma potência superior a 15 kW
	60.02.	O titular de uma carta de condução da categoria B pode conduzir motociclos da categoria A1
	60.03.	O titular de uma carta de condução da categoria B1 só pode conduzir veículos com uma massa máxima não superior a 2 500 kg e uma velocidade máxima tecnicamente limitada a 45 km/h
61		Limitada a deslocações durante o dia (por exemplo: uma hora após o nascer do sol e uma hora antes do pôr do sol)
62		Limitada a deslocações num raio de ... km a partir do local de residência do titular ou apenas dentro da cidade/região

63		Condução sem passageiros
64		Limitada a deslocações a velocidades não superiores a... km/h
65		Condução autorizada exclusivamente quando o condutor estiver acompanhado por um titular de uma carta de condução de categoria, no mínimo, equivalente, salvo se a condição estiver abrangida pelo código 98.02
66		Sem reboque
67		Condução não autorizada em autoestradas
68		Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas
69		Limitada à condução de veículos equipados com dispositivos de bloqueio da ignição em caso de ingestão de álcool em conformidade com a norma EN 50436. A indicação do prazo de validade (por exemplo, "69" ou "69(01.01.2016)") é opcional

QUESTÕES ADMINISTRATIVAS

70		Troca de carta de condução n.º... emitida por... (sigla distintiva UE/ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo "70.0123456789.NL")
71		Segunda via da carta de condução n.º... (sigla distintiva UE/ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo "71.987654321.HR")
72		Troca de carta de condução n.º... emitida por... (sigla distintiva ONU do país terceiro objeto de uma decisão de execução nos termos do artigo 12.º, n.º 7; por exemplo "72.0123456789.USA")
73		Limitada a veículos da categoria B do tipo quadriciclo a motor (B1)
78		Limitada aos veículos com caixa de velocidades automática

79		Limitada aos veículos especificados no artigo 18.º da presente diretiva (utilização obrigatória do subcódigo)
	79.01.	Limitada a veículos de duas rodas, com ou sem carro lateral
	79.02.	Limitada a veículos da categoria AM de três rodas ou quadriciclos ligeiros
	79.03.	Limitada a triciclos
	79.04.	Limitada a triciclos a que seja acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg
	79.05.	Motociclo da categoria A1 com uma relação potência/peso superior a 0,1 kW/kg
	79.06.	Veículo da categoria BE em que a massa máxima autorizada do reboque excede 3 500 kg
80		Limitada aos titulares de uma carta de condução para veículos da categoria A do tipo triciclo motorizados que não tenham completado 24 anos de idade
81		Limitada aos titulares de uma carta de condução para veículos da categoria A do tipo motociclo de duas rodas que não tenham completado 21 anos de idade
95		Condutor titular de um CAP que satisfaz a obrigação de aptidão profissional prevista na Diretiva (UE) 2022/2561 até ... (por exemplo "95(01.01.2028)")
96		Veículos da categoria B a que seja acoplado um reboque com uma massa máxima autorizada superior a 750 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado exceda 3 500 kg mas não exceda 4 250 kg
97		Não autorizado a conduzir um veículo da categoria C1 que seja

		abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ¹⁶ .
98		Códigos utilizados para efeitos dos artigos 14.º e 15.º (utilização obrigatória do subcódigo)
	98.01	O condutor é considerado um condutor recém-encartado e está sujeito às condições do período probatório. Em caso de troca, renovação ou substituição da carta, o código deve ser complementado com a data de termo do período probatório inicialmente registada (por exemplo, 98.01.13.04.2028)
	98.02	O titular deve cumprir as condições do regime de condução acompanhada até atingir a idade de 18 anos
99		Código utilizado para a condução de uma autocaravana ou ambulância pesada com carta de condução da categoria B quando a massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg mas não exceda 4 250 kg

Os códigos 100 e seguintes são códigos nacionais válidos unicamente para a condução no território do Estado-Membro que emitiu a carta de condução.

¹⁶ Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

ANEXO II

REQUISITOS MÍNIMOS DOS EXAMES DE CONDUÇÃO E CONHECIMENTOS, COMPETÊNCIAS E COMPORTAMENTO EXIGIDOS PARA CONDUZIR UM VEÍCULO A MOTOR

I. REQUISITOS MÍNIMOS DOS EXAMES DE CONDUÇÃO

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que os candidatos à obtenção da carta de condução possuem os conhecimentos, as competências e o comportamento exigidos para conduzir um veículo a motor. O exame instituído para o efeito deve incluir:

- um exame teórico, e,
- após participação com êxito no exame teórico, um exame de avaliação das competências e do comportamento.

Passam a descrever-se as condições em que este exame deve ser efetuado:

A. EXAME TEÓRICO

1. Forma

A forma será escolhida de modo a comprovar que o candidato possui os conhecimentos necessários sobre os assuntos enumerados nos pontos 2, 3 e 4.

Os candidatos a uma carta de condução para uma determinada categoria que já sejam titulares de uma carta de condução de categoria diferente podem ser dispensados das disposições comuns previstas nos pontos 2, 3 e 4.

2. Teor do exame teórico para todas as categorias de veículos

O exame teórico deve incluir perguntas sobre cada um dos tópicos enumerados a seguir, ficando o seu conteúdo e forma ao critério de cada Estado-Membro.

- (a) Disposições legais em matéria de trânsito rodoviário:
 - especialmente disposições respeitantes a sinais, marcação e sinalização rodoviária, regras de prioridade e limites de velocidade;
- (b) Condutor:
 - importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes da estrada, incluindo os utilizadores da micromobilidade,
 - percepção geral, incluindo a percepção dos perigos, capacidade de avaliação e tomada de decisões, especialmente o tempo de reação, e modificações do comportamento do condutor provocadas pela influência de álcool, drogas e medicamentos, estados emocionais e fadiga;

- (c) Estrada:
- princípios mais importantes no que se refere ao respeito das distâncias de segurança entre veículos, às distâncias de travagem e ao comportamento do veículo em estrada, em diferentes condições meteorológicas e de estado do piso,
 - fatores de risco na condução relacionados com os diferentes estados do piso, incluindo a perceção e antecipação do perigo, nomeadamente as suas variações em função das condições atmosféricas e da hora do dia ou da noite,
 - características dos diferentes tipos de estradas e disposições obrigatórias a elas referentes,
 - condução segura em túneis;
- (d) Outros utentes da estrada:
- fatores de risco específicos relacionados com a inexperiência de outros utentes da estrada, em especial dos utentes vulneráveis, que estão menos protegidos no trânsito em comparação com os utilizadores de automóveis, como carros, autocarros e camiões, e estão diretamente expostos ao impacto das colisões. Esta categoria inclui peões, ciclistas, utilizadores de veículos motorizados de duas rodas, utilizadores de dispositivos de mobilidade pessoal e pessoas com deficiência ou mobilidade e orientação reduzidas,
 - riscos inerentes à circulação e à condução dos vários tipos de veículos e dos diferentes campos visuais dos seus condutores, incluindo os veículos com sistemas avançados de assistência à condução e outros sistemas automatizados;
- (e) Regulamentação geral e diversos:
- regras relativas aos documentos administrativos exigidos para efeitos da utilização dos veículos,
 - regras gerais relativas ao comportamento a adotar pelo condutor em caso de acidente (sinalizar, alertar) e as medidas que, se for caso disso, pode tomar para socorrer as vítimas de acidentes na estrada,
 - fatores de segurança relativos ao veículo, à carga e às pessoas transportadas,
 - conhecimento dos aspetos de segurança relativos aos veículos alimentados com combustíveis alternativos;
- (f) Precauções necessárias ao sair do veículo;
- (g) Aspetos mecânicos que afetam a segurança da condução: os candidatos devem estar aptos a detetar as avarias mais correntes, em especial as que podem afetar os sistemas de direção, de suspensão e de travagem, pneumáticos, luzes e indicadores de mudança de direção, refletores, espelhos retrovisores, limpa-para-brisas, sistema de escape, cintos de segurança e avisadores sonoros;

- (h) Equipamento de segurança dos veículos e, em especial, utilização de cintos de segurança, apoios de cabeça e equipamento de segurança para crianças.

h-A) Carregamento de veículos elétricos;

- (i) Regras e aspetos de utilização dos veículos relacionados com o ambiente, incluindo os veículos elétricos: utilização adequada dos avisadores sonoros, consumo moderado de combustível/energia, limitação das emissões poluentes (emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, ruído e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus e das estradas, etc.);
- j) Vantagens, limitações e riscos associados aos sistemas avançados de assistência à condução e aos sistemas de condução automatizada. A importância das suas diferenças e da sua utilização segura, bem como da interação com o condutor, das obrigações do condutor e da forma como os sistemas podem influenciar a vigilância e o comportamento do condutor. Tal inclui o domínio da utilização dos sistemas, a existência de pedidos de tomada de controlo do veículo (*take-over requests*) gerados pelos sistemas e as restantes obrigações do condutor durante a ativação dos sistemas.

Novo considerando 18-A:

"(18-A) Tendo em conta a crescente disponibilidade e utilização de sistemas avançados de assistência à condução e sistemas de condução automatizada, é necessário incluir nos exames teóricos requisitos relativos a estes sistemas, a fim de assegurar que os condutores têm conhecimentos gerais sobre as vantagens, as limitações e os riscos associados aos sistemas automatizados. Este requisito de conhecimento abrange, em especial, o domínio da utilização dos sistemas de condução automatizada, a existência de pedidos de tomada de controlo do veículo (*take-over requests*) por parte dos sistemas de condução automatizada e as restantes obrigações do condutor durante a ativação dos sistema de condução automatizada".

3. Disposições específicas relativas às categorias A1, A2 e A

Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre:

- (a) Utilização do equipamento de proteção, como, por exemplo, luvas, botas, vestuário e capacete;
- (b) Visibilidade dos motociclistas para os outros utentes da estrada;
- (c) Fatores de risco associados aos diferentes estados do piso, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo a partes escorregadias, como, por exemplo, tampas de esgoto, marcações (linhas e setas) e carris de elétrico;
- (d) Aspetos mecânicos que afetam a segurança da condução, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo ao interruptor de paragem de emergência, aos níveis do óleo e à corrente.

4. Disposições específicas relativas às categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E

- (1) Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre:
- (a) Regras relativas a tempo de condução e períodos de repouso em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷; Utilização do aparelho de controlo, tal como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014;
 - (b) Regras relativas ao tipo de transporte em questão: mercadorias ou passageiros;
 - (c) Documentos relativos ao veículo e ao transporte exigidos para o transporte nacional e internacional de mercadorias e passageiros;
 - (d) Comportamento a adotar em caso de acidente; Conhecimento das medidas a tomar após um acidente ou ocorrência similar, incluindo ações de emergência, como evacuação de passageiros e conhecimentos básicos de primeiros socorros;
 - (e) Precauções a adotar durante a remoção e a substituição de rodas;
 - (f) Regulamentação sobre o peso e as dimensões dos veículos; Regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade;
 - (g) Obstrução do campo visual devido às características dos veículos;
 - (h) Leitura de um mapa de estradas; planeamento do itinerário, incluindo utilização de sistemas de navegação eletrónicos (facultativo);
 - (i) Fatores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga (acondicionamento e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga suspensa), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).
 - (j) Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros (autocarros utilizados nos transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc.) devem ser incluídos no exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);
 - (k) Os Estados-Membros podem dispensar os candidatos à carta de condução de um veículo da categoria C1 ou C1E não abrangido pelo âmbito do Regulamento (UE) n.º 165/2014 de comprovar o conhecimento dos domínios enumerados nas alíneas a) a c) do ponto 4.1.

¹⁷ Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

- (2) Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre as seguintes disposições adicionais referentes às categorias C, CE, D e DE:
- (a) Princípios de construção e de funcionamento dos seguintes elementos: motores [...] de combustão interna, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido de arrefecimento, líquido de lavagem), sistema de combustível, sistema elétrico, sistema de ignição, sistema de transmissão (embraiagem, caixa de velocidades, etc.).
 - (b) Lubrificação e proteção antigelo;
 - (c) Princípios de construção, colocação, utilização correta e manutenção dos pneumáticos;
 - (d) Princípios relativos aos tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos dispositivos de travagem e de limitação da velocidade, e utilização de sistemas de travagem antibloqueio;
 - (e) Princípios relativos aos tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos sistemas de acoplamento (apenas para as categorias CE e DE);
 - (f) Métodos de identificação de causas de avarias;
 - (g) Manutenção preventiva de avarias e reparações correntes necessárias;
 - (h) Responsabilidade do condutor relativamente à receção, ao transporte e à entrega de mercadorias, segundo as condições acordadas (apenas para as categorias C e CE).

B. EXAME DE AVALIAÇÃO DAS COMPETÊNCIAS E DO COMPORTAMENTO

5. Veículo e seu equipamento

(1) Sistema de transmissão do veículo

- (a) A condução de um veículo com caixa manual está sujeita a um exame de avaliação das competências e do comportamento efetuado num veículo com caixa manual.

Por "veículo com caixa manual", entende-se um veículo em que um pedal de embraiagem (ou uma alavanca operada manualmente nas categorias A, A2 e A1) está presente e deve ser acionado/a pelo condutor para o arranque ou paragem do veículo ou a mudança de velocidades;

- (b) Os veículos que não preenchem os critérios estabelecidos no ponto 5.1, alínea a), são considerados veículos com caixa automática.

Sem prejuízo do disposto no ponto 5.1, alínea c), se o candidato efetuar o exame de avaliação das competências e do comportamento num veículo com transmissão automática, tal virá indicado na carta de condução emitida com base nesse exame com o código pertinente da União previsto no anexo I, parte E. Uma carta que contenha esta menção só pode ser utilizada para a condução de veículos com caixa automática;

O código da União descrito no primeiro parágrafo não pode ser registado, ou deve ser posteriormente suprimido, numa carta de condução da categoria A1, A2, A, B1, ou B, se o candidato ou o titular realizar com êxito um exame de avaliação das competências e do comportamento específico ou concluir uma formação específica, que pode ter lugar antes ou após o exame de avaliação das competências e do comportamento efetuado num veículo com caixa automática.

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para:

- i) aprovar e supervisionar a formação específica, ou
- ii) organizar um exame de avaliação das competências e do comportamento específico.

Os veículos utilizados na formação ou no exame referido no presente ponto devem estar equipados com um sistema de transmissão manual e corresponder à categoria de carta de condução à qual os participantes se candidatam.

A duração do exame de avaliação das competências e do comportamento e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar as competências e o comportamento como explicados no ponto 6 ou 7 do presente anexo, em especial a operação da caixa de transmissão do veículo.

A formação deve incluir todos os aspetos considerados no ponto 6 ou 7 do presente anexo, em especial a operação da transmissão do veículo. Cada participante deve realizar a parte prática da formação e demonstrar as suas competências e o seu comportamento em estradas públicas. A formação deve ter uma duração mínima de sete horas;

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

Os Estados-Membros podem decidir não indicar a restrição relativa a veículos com caixa automática na carta de condução dos veículos da categoria BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E a que se refere o ponto 5.1, alínea b), se o candidato já for titular de uma carta de condução sem a restrição prevista na alínea b) em, pelo menos, uma das categorias B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E, e tiver realizado as ações descritas no ponto 8.4 durante o exame de avaliação das competências e do comportamento.

(2) Os veículos utilizados no exame de avaliação das competências e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados. Os Estados-Membros podem prever critérios mais rigorosos ou acrescentar outros critérios. Os Estados-Membros podem aplicar aos veículos das categorias A1, A2 e A, utilizados no exame de avaliação das competências e do comportamento, uma tolerância de -5 cm^3 em relação à cilindrada mínima exigida.

(a) Categoria A1:

Motociclo da categoria A1 sem carro lateral, com uma potência não superior a 11 kW e uma relação potência/peso não superior a 0,1 kW/kg, e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h.

Se o motociclo for acionado por um motor de combustão interna, a cilindrada do motor deve ser, pelo menos, de 120 cm^3 .

Se o motociclo for acionado por um motor elétrico, a relação potência/peso do veículo deve ser, pelo menos, de 0,08 kW/kg;

(b) Categoria A2:

Motociclo sem carro lateral, com uma potência igual ou superior a 20 kW mas que não exceda 35 kW e uma relação potência/peso não superior a 0,2 kW/kg.

Se o motociclo for acionado por um motor de combustão interna, a cilindrada do motor deve ser, pelo menos, de 250 cm^3 .

Se o motociclo for acionado por um motor elétrico, a relação potência/peso do veículo deve ser, pelo menos, de 0,15 kW/kg;

(c) Categoria A:

Motociclo sem carro lateral, cuja massa sem carga é superior a 180 kg, com uma potência igual ou superior 50 kW. Pode ser aceite pelo Estado-Membro uma tolerância de -5 kg em relação à massa mínima exigida.

Se o motociclo for acionado por um motor de combustão interna, a cilindrada do motor deve ser, pelo menos, de 600 cm^3 .

Se o motociclo for acionado por um motor elétrico, a relação potência/peso do veículo deve ser, pelo menos, de 0,25 kW/kg;

(d) Categoria B:

Veículo de categoria B com quatro rodas capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 100 km/h;

(e) Categoria BE:

Conjunto composto por um veículo de exame da categoria B e por um reboque com massa máxima autorizada de pelo menos 1 000 kg, capaz de atingir uma velocidade de pelo menos 100 km/h e que não se encontre incluído na categoria B; o compartimento de carga do reboque deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às do automóvel; esta caixa pode também ser ligeiramente menos larga que o automóvel, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso dos retrovisores exteriores do veículo a motor; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

(f) Categoria B1:

i) quadriciclo motorizado capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 60 km/h; ou

ii) se a carta de condução autorizar a condução dos veículos referidos no artigo 9.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alínea c), o veículo utilizado no exame de avaliação das competências e do comportamento deve respeitar os critérios indicados nesse número.

(g) Categoria C:

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

(h) Categoria CE:

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

(i) Categoria C1:

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

Se a pessoa não for testada quanto à sua capacidade de utilizar um aparelho de controlo, o veículo não necessita de estar equipado com um aparelho de controlo.

(j) Categoria C1E:

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

(k) Categoria D:

Veículo da categoria D com um comprimento mínimo de 10 m, uma largura mínima de 2,40 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014;

(l) Categoria DE:

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

(m) Categoria D1:

Veículo da subcategoria D1 com uma massa máxima autorizada não inferior a 4 000kg, um comprimento mínimo de 5 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; equipado com travões antibloqueio e um aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014;

(n) Categoria D1E:

Conjunto composto por um veículo de exame da subcategoria D1 e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1250 kg e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir numa caixa fechada com, pelo menos, 2 m de altura e 2 m de largura; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

6. Exame de avaliação das competências e do comportamento para as categorias A1, A2 e A

(1) Preparação e inspeção técnica do veículo com interesse para a segurança rodoviária

Os candidatos devem demonstrar que são capazes de se preparar para uma condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

- (a) Ajustar o equipamento de proteção, como luvas, botas, vestuário e capacete;
 - (b) Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, travões, sistema de direção, interruptor de paragem de emergência (se disponível), corrente, níveis do óleo, luzes, refletores, indicadores de mudança de direção e avisador sonoro.
- (2) Manobras especiais a testar no exame com interesse para a segurança rodoviária:
- (a) Pôr e tirar o motociclo do descanso e deslocá-lo sem ajuda do motor, caminhando a seu lado;
 - (b) Estacionar o motociclo, pondo-o no descanso;

- (c) Pelo menos duas manobras em marcha lenta, incluindo um slalom; deste modo, deverá ser possível avaliar a capacidade de utilização do acelerador e do travão, o equilíbrio, a direção da visão, a posição no motociclo e a posição dos pés nos apoios; se o exame for realizado num motociclo com caixa manual, deve ser combinado com a utilização da embraiagem.
- (d) Pelo menos, duas manobras a velocidade mais elevada, das quais uma manobra a uma velocidade mínima de 30 km/h e outra para evitar um obstáculo à velocidade mínima de 50 km/h; deverá assim ser possível avaliar a capacidade do condutor para se posicionar no motociclo, a direção da visão, o equilíbrio e a técnica de direção. Se o exame for realizado num motociclo com caixa manual, uma das manobras deve ser realizada em segunda ou terceira velocidade, para permitir avaliar a competência na técnica de mudança de velocidades;
- (e) Travagem: devem ser executados, no mínimo, dois exercícios de travagem, incluindo uma travagem de emergência à velocidade mínima de 50 km/h; deverá assim ser possível avaliar a capacidade de utilização dos travões dianteiro e traseiro, a direção da visão e a posição no motociclo.

(3) Comportamento no trânsito

Os candidatos devem efetuar obrigatoriamente todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

- (a) Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso;
- (b) Circular em retas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas;
- (c) Conduzir em curvas;
- (d) Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.
- (e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;
- (f) Entrar/sair de autoestradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração; saída na via de desaceleração;
- (g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);
- (h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;

- (i) Reagir a situações perigosas e antecipá-las; em derrogação da obrigação de efetuar as manobras em condições normais de trânsito, estas manobras só devem ser efetuadas se as situações perigosas se apresentarem acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências;
- (j) Tomar as precauções necessárias ao descer do veículo.

7. Exame de avaliação das competências e do comportamento para as categorias B, B1 e BE

- (1) Preparação e inspeção técnica do veículo com interesse para a segurança rodoviária

Os candidatos devem demonstrar que são capazes de se preparar para uma condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

- (a) Ajustar o assento na medida do necessário, a fim de encontrar a posição correta;
- (b) Ajustar os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam;
- (c) Confirmar se as portas estão fechadas;
- (d) Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, travões, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido de arrefecimento, líquido de lavagem), luzes, refletores, indicadores de mudança de direção e avisador sonoro;
- (e) Controlar os fatores de segurança relacionados com as operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, travamento da cabina, processo de carregamento, fixação da carga (apenas para a categoria BE).
- (f) Verificar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações elétricas (apenas para a categoria BE).

- (2) Categorias B e B1: manobras especiais a testar no exame com interesse para a segurança rodoviária.

O exame incidirá numa seleção das seguintes manobras (pelo menos duas das quatro a seguir indicadas, incluindo uma em marcha atrás):

- (a) Marcha atrás em trajetória retilínea ou marcha atrás contornando uma esquina à direita ou à esquerda, sem sair da faixa de rodagem correta;
- (b) Inversão de marcha, utilizando a marcha à frente e a marcha atrás;
- (c) Estacionamento do veículo e saída de um espaço de estacionamento (paralelo, oblíquo ou perpendicular, em marcha à frente ou em marcha atrás, tanto em terreno plano como em subidas ou descidas);
- (d) Travagem para parar com precisão; a realização de uma travagem de emergência é, no entanto, facultativa.

- (3) Categoria BE: manobras especiais a testar no exame com interesse para a segurança rodoviária:
- (a) Atrelar e desatrelar o reboque ou o semirreboque ao/do automóvel; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o reboque estacionados lado a lado (ou seja, não em linha reta);
 - (b) Efetuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros;
 - (c) Estacionar em segurança para efetuar operações de carga/descarga.
- (4) Comportamento no trânsito

Os candidatos devem efetuar obrigatoriamente todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

- (a) Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso;
- (b) Circular em retas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas;
- (c) Conduzir em curvas;
- (d) Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.
- (e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;
- (f) Entrar/sair de autoestradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração; saída na via de desaceleração;
- (g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);
- (h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;
- (i) Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo;
- (j) Reagir a situações perigosas e antecipá-las; em derrogação da obrigação de efetuar as manobras em condições normais de trânsito, estas manobras só devem ser efetuadas se as situações perigosas se apresentarem acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências;

8. **Exame de avaliação das competências e do comportamento para as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E**

(1) Preparação e inspeção técnica do veículo com interesse para a segurança rodoviária

Os candidatos devem demonstrar que são capazes de se preparar para uma condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

- (a) Ajustar o assento na medida do necessário, a fim de encontrar a posição correta;
- (b) Ajustar os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam;
- (c) Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, sistema de direção, travões, luzes, refletores, indicadores de mudança de direção e avisador sonoro;
- (d) Verificar os sistemas de travagem e de direção assistidas; verificar o estado das rodas, porcas, guarda-lamas, para-brisas, janelas, limpa-para-brisas, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido de arrefecimento, líquido de lavagem); verificar e utilizar o painel de instrumentos, incluindo o aparelho de controlo como definido no Regulamento (UE) n.º 165/2014. Este último requisito não se aplica aos candidatos a uma carta de condução para um veículo da categoria C1 ou C1E não abrangido pelo âmbito desse regulamento;
- (e) Verificar a pressão do ar, os reservatórios de ar e a suspensão;
- (f) Controlar os fatores de segurança relacionados com as operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, mecanismo de carga (se existir), travamento da cabina (se existir), processo de carregamento e fixação da carga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).
- (g) Verificar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações elétricas (apenas para as categorias CE, C1E, DE e D1E);
- (h) Demonstrar capacidade para tomar medidas especiais em matéria de segurança do veículo; controlo da carroçaria, das portas de serviço, das saídas de emergência, do equipamento de primeiros socorros, dos extintores de incêndio e de outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);
- (i) Ler um mapa de estradas, traçar um itinerário, incluindo a utilização de sistemas eletrónicos de navegação (facultativo).

1-A. Condução do veículo de tração sem o reboque (apenas para as categorias C1E, CE, D1E e DE)

Se o condutor ainda não tiver o direito de conduzir os veículos das categorias C1, C, D1 e D, respetivamente, a competência para conduzir o veículo de tração deve estar garantida antes de o condutor circular no trânsito com um reboque atrelado.

- (2) Manobras especiais a testar no exame com interesse para a segurança rodoviária:
- (a) Atrelar e desatrelar o reboque ou o semirreboque ao/do automóvel; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o reboque estacionados lado a lado (ou seja, não em linha reta) (apenas para as categorias CĒ, C1E, DE e D1E);
 - (b) Efetuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros;
 - (c) Estacionar em segurança para efetuar operações de carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E);
 - (d) Estacionar para entrada ou saída de passageiros do autocarro em segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).

(3) Comportamento no trânsito

Os candidatos devem efetuar obrigatoriamente todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:

- (a) Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso;
 - (b) Circular em retas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas;
 - (c) Conduzir em curvas;
 - (d) Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.
 - (e) Mudar de direção: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;
 - (f) Entrar/sair de autoestradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração; saída na via de desaceleração;
 - (g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado);
 - (h) Enfrentar elementos especiais da estrada (se for o caso): rotundas; passagens de nível; paragens de elétrico/autocarro; passadeiras para peões; troços inclinados longos (subida/descida); túneis;
 - (i) Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo;
 - (j) Reagir a situações perigosas e antecipá-las; em derrogação da obrigação de efetuar as manobras em condições normais de trânsito, estas manobras só devem ser efetuadas se as situações perigosas se apresentarem acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências.
- (4) Condução segura e eficiente em termos de consumo de energia:

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

9. Classificação do exame de avaliação das competências e do comportamento

- (1) Relativamente a cada uma das situações de condução referidas nos pontos 6, 7 e 8, a avaliação deve refletir a facilidade com que o candidato manobra os diferentes comandos do veículo e a capacidade demonstrada para conduzir no trânsito com toda a segurança. O examinador deve sentir-se seguro ao longo de todo o exame. Quaisquer erros de condução ou comportamentos perigosos que ponham em causa a segurança imediata do veículo de exame, dos seus passageiros ou dos outros utentes da estrada, independentemente de exigirem ou não a intervenção do examinador ou do acompanhante, serão penalizados mediante reprovação. O examinador tem, porém, a liberdade de decidir da oportunidade de prosseguir o exame até ao seu termo.

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

- (2) Durante a avaliação, os examinadores devem analisar em especial se o candidato tem um comportamento defensivo e educado ao conduzir. Esse comportamento deve refletir-se no estilo geral de condução e ser considerado pelo examinador ao fazer a avaliação global do candidato. Inclui a capacidade para conduzir de forma adaptada e determinada (com segurança), a atenção prestada às condições da estrada e da meteorologia, ao restante trânsito e aos interesses dos outros utentes da estrada (sobretudo os mais vulneráveis), e a antecipação dos perigos.
- (3) O examinador deve ainda avaliar o candidato de acordo com os seguintes critérios:
- (a) Controlo do veículo, tendo em conta: a utilização correta dos cintos de segurança, espelhos retrovisores, apoios da cabeça, dos assentos; a utilização correta das luzes e outro equipamento; a utilização correta da embraiagem, da caixa de velocidades, do acelerador, dos sistemas de travagem (incluindo o sistema de terceiro travão, se disponível) e do sistema de direção; o controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; a estabilidade do veículo na estrada; o peso, dimensões e características do veículo; o peso e tipo de carga (apenas para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, DE e D1E); o conforto dos passageiros (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E) (sem acelerações rápidas, em condução suave e sem travagens bruscas);
 - (b) Condução económica, segura e eficiente em termos de consumo de energia, tendo em conta as rotações por minuto, a mudança de velocidades, a travagem e a aceleração (apenas para as categorias B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);
 - (c) Observação: observação a 360°; utilização correta dos espelhos; visão a longa, média e curta distância;
 - (d) Regras de prioridade/cedência de passagem: prioridade em cruzamentos, intersecções e entroncamentos; cedência de passagem noutras situações (por exemplo, mudança de direção, mudança de faixa, manobras especiais);

- (e) Posição correta na estrada: nas faixas de rodagem, em rotundas e nas curvas, tendo em atenção o tipo e as características do veículo; pré-posicionamento;
- (f) Cumprimento de distâncias: manutenção de uma distância adequada à frente e dos lados; manutenção de uma distância adequada em relação aos outros utentes da estrada, em especial os utentes da estrada vulneráveis;
- (g) Cumprimento dos limites de velocidade e recomendações: não exceder a velocidade máxima autorizada; adaptar a velocidade às condições meteorológicas e de trânsito e, quando aplicável, aos limites de velocidade nacionais; conduzir a uma velocidade que permita parar no espaço visível e livre em frente do condutor; adaptar a velocidade à velocidade geral dos outros utentes da estrada do mesmo tipo;
- (h) Semáforos, sinalização rodoviária e outras indicações: atitude correta nos semáforos; obediência às indicações dos controladores de tráfego; atitude correta perante a sinalização (sinais de proibição ou de obrigação); reação correta às marcas rodoviárias;
- (i) Sinalização: sinalizar quando necessário, correta e atempadamente; indicar corretamente a direção; reagir adequadamente à sinalização de outros utentes da estrada;
- (j) Travagem e paragem: desaceleração a tempo, travagem ou paragem em função das circunstâncias; antecipação; utilização dos vários sistemas de travagem (apenas para as categorias C, CE, D e DE); utilização de sistemas de redução da velocidade para além dos travões (apenas para as categorias C, CE, D e DE).

10. **Duração do exame**

A duração do exame e a distância a percorrer devem ser suficientes para avaliar as competências e o comportamento referidos na secção B do presente anexo. O tempo mínimo de condução não deverá nunca ser inferior a 25 minutos para as categorias A, A1, A2, B, B1 e BE, e a 45 minutos para as outras categorias. Estes tempos mínimos não incluem a receção do candidato, a preparação do veículo, a inspeção técnica do veículo tendo em conta a segurança na estrada, as manobras especiais, a garantia de competência nos termos do ponto 8.1-A, e o anúncio dos resultados da prova prática.

11. Local do exame

A parte do exame de avaliação dedicada às manobras especiais pode ser realizada em instalações especiais. Sempre que possível, a parte destinada a avaliar o comportamento no trânsito terá lugar em estradas situadas fora das localidades, vias rápidas e autoestradas ou similares, e todos os tipos de vias urbanas (zonas residenciais, zonas de 30 e de 50 km/h, vias rápidas urbanas), representando os vários tipos de dificuldades prováveis que os condutores podem encontrar. É também aconselhável que o exame possa ter lugar em diversas condições de densidade de tráfego. O tempo de condução em estrada deve ser utilizado do modo mais adequado para avaliar o candidato em todas as zonas de trânsito que possa vir a encontrar, em especial mudando de umas zonas para outras.

II. CONHECIMENTOS, COMPETÊNCIAS E COMPORTAMENTO EXIGIDOS PARA CONDUZIR UM VEÍCULO A MOTOR

Os condutores de todos os tipos de veículos a motor devem possuir, em todos os momentos, os conhecimentos, as competências e o comportamento descritos nos pontos 1 a 9, que lhes permitam:

- reconhecer e antecipar os riscos e perigos relacionados com o trânsito e avaliar o seu grau de gravidade,
- controlar o veículo, a fim de não criar situações de perigo e reagir de forma adequada caso surjam tais situações,
- cumprir as disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, nomeadamente as que têm por objetivo prevenir acidentes rodoviários e garantir a fluidez do trânsito,
- detetar as avarias técnicas mais importantes dos seus veículos, nomeadamente as que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para as corrigir,
- tomar em consideração todos os fatores que afetam o comportamento dos condutores (por exemplo, álcool, fadiga, deficiência visual, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura,
- contribuir para a segurança de todos os utentes da estrada, especialmente dos mais vulneráveis, mostrando uma atitude de respeito pelos outros,
- ter um conhecimento suficiente dos fatores de risco relacionados com os meios de micromobilidade,
- possuir conhecimentos suficientes de segurança relacionados com a utilização de veículos alimentados com combustíveis alternativos,
- possuir conhecimentos suficientes sobre a utilização de sistemas avançados de assistência à condução e outros sistemas automatizados.

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

ANEXO III

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

DEFINIÇÕES

1. Para efeitos do disposto no presente anexo, os condutores são classificados em dois grupos:

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

(2) Grupo 2: condutores de veículos das categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E.

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

2. Do mesmo modo, os candidatos a uma primeira emissão ou à renovação da carta de condução serão classificados no grupo a que pertencerão quando a carta for emitida ou renovada.

[...]

3. [...]

4. [...]

5. [...]

VISÃO

6. Todos os candidatos a uma carta de condução devem ser sujeitos aos exames apropriados para assegurar que têm uma acuidade visual adequada, compatível com a condução de veículos a motor, bem como a exames indicativos destinados a avaliar se é necessário um exame adicional do campo de visão. Se houver alguma razão para duvidar que têm uma visão adequada, devem ser examinados por uma autoridade médica competente. Nesse exame, deve ser prestada especial atenção aos seguintes aspetos: acuidade visual, campo de visão, visão crepuscular, encadeamento e sensibilidade ao contraste, diplopia e outras funções visuais que possam comprometer a segurança da condução.

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

Grupo 1:

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

Além disso, o campo visual deve ser no mínimo de 120° no plano horizontal, ter uma extensão mínima de 50° à esquerda e à direita e de 20° para cima e para baixo. Não deve existir qualquer defeito num raio de 20° em relação ao eixo central.

Se for detetada ou declarada uma doença oftalmológica progressiva, a carta de condução só pode ser emitida ou renovada sob reserva de o candidato ser submetido a exames periódicos por uma autoridade médica competente.

- (2) Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução com uma perda funcional total da visão num olho ou que utilizem apenas um olho (por exemplo, no caso de diplopia) devem ter uma acuidade visual, com correção ótica, se for caso disso, de pelo menos 0,5. A autoridade médica competente deve certificar que esse estado de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado a ela se tenha adaptado e que o campo de visão desse olho satisfaz o requisito estabelecido no ponto 6.1.
- (3) Após uma diplopia recentemente declarada ou a perda de visão num dos olhos, deve existir um período de adaptação adequado (por exemplo, seis meses), durante o qual será proibida a condução de veículos. Findo este período, só será autorizada a condução uma vez obtido o parecer favorável de especialistas da visão e da condução.

Grupo 2:

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

Além disso, o campo visual no plano horizontal utilizando os dois olhos deve ser no mínimo de 160°, com uma extensão mínima de 70° à esquerda e à direita e de 30° para cima e para baixo. Não deve existir qualquer defeito num raio de 30° em relação ao eixo central.

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

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

AUDIÇÃO

7. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor do grupo 2 mediante parecer de uma autoridade médica competente; aquando do exame médico, atender-se-á, nomeadamente, às possibilidades de compensação.

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA

8. A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com afeções ou anomalias do sistema locomotor que tornem perigosa a condução de um veículo a motor.

Grupo 1:

- (1) Pode ser emitida uma carta de condução sujeita a certas restrições a qualquer candidato ou condutor com deficiência física mediante parecer de uma autoridade médica competente. Esse parecer deve basear-se na avaliação médica da afeção ou da anomalia em causa e, se for necessário, num teste prático. Deve também indicar o tipo de adaptação que o veículo deve sofrer e se o condutor necessita ou não da utilização de aparelho ortopédico, quando o exame de avaliação das competências e do comportamento demonstrar que com esse aparelho a condução não é perigosa.

- (2) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor com uma afeção evolutiva, sob reserva de a pessoa ser examinada regularmente, a fim de verificar se continua a ser capaz de conduzir o veículo com toda a segurança.

Se a deficiência física estabilizar, a carta de condução pode ser emitida ou renovada sem sujeitar o candidato ou o condutor a controlos médicos regulares.

Grupo 2:

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

DOENÇAS CARDIOVASCULARES

9. As afeções ou doenças cardiovasculares podem conduzir a alteração súbita das funções cerebrais, o que representa um perigo para a segurança rodoviária. Essas afeções constituem um motivo para impor restrições temporárias ou permanentes à condução.

(1) Para as afeções cardiovasculares abaixo, no caso dos candidatos ou condutores dos grupos indicados, as cartas de condução só podem ser emitidas ou renovadas depois de a afeção ter sido eficazmente tratada e sob reserva da competente autorização médica e, se for caso disso, de uma avaliação médica regular:

- (a) Bradicardias (doença do nódulo sinusal e distúrbios da condução cardíaca) e taquicardias (arritmias supraventriculares e ventriculares) com antecedentes de síncope ou episódios de síncope devidos a condições de arritmia (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (b) Bradicardias: doença do nódulo sinusal e distúrbios da condução cardíaca com bloqueio atrioventricular (AV) de segundo grau Mobitz II, bloqueio AV de terceiro grau ou bloqueio de ramo (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (c) Taquicardias (arritmias ventriculares e supraventriculares) com:
 - Doença cardíaca estrutural e especialmente taquicardia ventricular (TV) sustentada (aplica-se aos grupos 1 e 2), ou
 - Taquicardia ventricular polimórfica não sustentada ou com indicação de desfibrilhador (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (d) Sintomatologia de angina de peito (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (e) Implantação ou substituição de marca-passo (pacemaker) permanente (aplica-se apenas ao grupo 2);

- (f) Implantação ou substituição de desfibrilhador ou choque adequado ou não adequado de desfibrilhador (aplica-se apenas ao grupo 1);
- (g) Síncope (perda transitória de consciência e do tom postural, caracterizada pelo rápido surgimento, curta duração e recuperação espontânea, devido a hipoperfusão cerebral global, de origem reflexa presumida, de causa desconhecida, sem sinais de doença cardíaca subjacente) (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (h) Síndrome coronária aguda (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (i) Angina de peito estável assintomática durante o exercício ligeiro (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (j) Intervenção coronária percutânea (ICP) (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (k) Cirurgia de enxerto de bypass das artérias coronárias (EBAC) (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (l) Acidente/ataque isquêmico transitório (AIT) (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (m) Estenose significativa da artéria carótida (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (n) Diâmetro máximo da aorta superior a 5,5 cm (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (o) Insuficiência cardíaca:
 - Classificação da Associação de Cardiologia de Nova Iorque (New York Heart Association — NYHA) I, II, III (aplica-se apenas ao grupo 1),
 - NYHA I e II, desde que a fração de ejeção do ventrículo esquerdo seja de pelo menos 35 % (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (p) Transplantação cardíaca (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (q) Dispositivo de assistência cardíaca (aplica-se apenas ao grupo 1);
- (r) Cirurgia valvular cardíaca (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (s) Hipertensão arterial maligna (subida da tensão arterial sistólica ≥ 180 mmHg ou da tensão arterial diastólica ≥ 110 mmHg, associada a danos iminentes ou progressivos nos órgãos) (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (t) Tensão arterial de grau III (tensão arterial diastólica ≥ 110 mmHg e/ou tensão arterial sistólica ≥ 180 mmHg) (aplica-se apenas ao grupo 2);
- (u) Doença cardíaca congénita (aplica-se aos grupos 1 e 2);
- (v) Miocardiopatia hipertrófica sem síncope (aplica-se apenas ao grupo 1);
- (w) Síndrome do QT longo com síncope, Torsade des Pointes ou QTc > 500 ms (aplica-se apenas ao grupo 1).

- (2) No caso das afeções cardiovasculares abaixo, não devem ser emitidas nem renovadas cartas de condução para candidatos ou condutores dos grupos indicados:
- (a) Implante de um desfibrilhador (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (b) Doença vascular periférica — aneurisma da aorta torácica e abdominal quando o diâmetro máximo da aorta for tal que predispõe para um risco significativo de rutura súbita e, por conseguinte, de episódio súbito incapacitante (aplica-se aos grupos 1 e 2);
 - (c) Insuficiência cardíaca:
 - NYHA IV (aplica-se apenas ao grupo 1),
 - NYHA III e IV (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (d) Dispositivos de assistência cardíaca (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (e) Doença valvular cardíaca com regurgitação aórtica, estenose aórtica, regurgitação mitral ou estenose mitral se a capacidade funcional for estimada como NYHA IV ou em caso de episódios de síncope (aplica-se apenas ao grupo 1);
 - (f) Doença cardíaca valvular em NYHA III ou IV ou com fração de ejeção (FE) inferior a 35 %, estenose mitral e hipertensão pulmonar grave ou com sinais ecocardiográficos de estenose aórtica grave ou estenose aórtica causadora de síncope; exceto em caso de estenose aórtica grave totalmente assintomática, se forem satisfeitos os requisitos dos testes de tolerância ao exercício (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (g) Miocardiopatias estruturais e elétricas — miocardiopatia hipertrófica com antecedentes de síncope ou caso sejam preenchidas duas ou mais das seguintes condições: espessura da parede do ventrículo esquerdo (VE) > 3 cm, taquicardia ventricular não sustentada, antecedentes familiares de morte súbita (ascendentes em primeiro grau), sem aumento da tensão arterial com exercício (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (h) Síndrome do QT longo com síncope, Torsade des Pointes e QTc > 500 ms (aplica-se apenas ao grupo 2);
 - (i) Síndrome de Brugada com síncope ou morte súbita cardíaca abortada (aplica-se aos grupos 1 e 2).

A carta de condução só pode ser emitida ou renovada em casos excepcionais, sob reserva do competente parecer médico e de uma avaliação médica regular que garanta que o interessado continua a poder conduzir o veículo em segurança, tendo em conta os efeitos do estado clínico.

(3) Outras miocardiopatias

No caso dos candidatos ou condutores com miocardiopatias bem descritas (por exemplo, miocardiopatia arritmogénica do ventrículo direito, miocardiopatia não compactada, taquicardia ventricular polimórfica catecolaminérgica e síndrome do QT curto), ou com novas miocardiopatias que possam vir a ser diagnosticadas, devem ser avaliados os riscos de episódios súbitos incapacitantes. É exigida uma avaliação cuidada por um especialista, devendo ser tidas as conta as características do prognóstico da miocardiopatia específica.

(4) No caso dos candidatos ou condutores com outras doenças cardiovasculares, os Estados-Membros podem impor restrições à emissão de cartas de condução ou à sua renovação.

DIABETES MELLITUS

10. Para efeitos dos pontos seguintes, aplicam-se as seguintes definições:

"hipoglicemia grave", designa uma situação em que é necessária a assistência de terceiros;

"hipoglicemia recorrente", a ocorrência de dois episódios de hipoglicemia grave num período de 12 meses.

Grupo 1:

(1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com Diabetes mellitus. Quando tratados com medicação que comporte um baixo risco de induzir hipoglicemia, devem ser sujeitos a um controlo médico regular adequado a cada caso. Quando tratados com medicação que comporte um risco elevado de induzir hipoglicemia que possa ter consequências para a aptidão para conduzir, devem ser sujeitos a um parecer médico abalizado e a um controlo médico regular adequado a cada caso, com um intervalo máximo de dez anos.

(2) Os candidatos ou condutores que sofram de diabetes tratadas com medicação que comporte o risco de induzir hipoglicemia devem demonstrar que têm conhecimento dos riscos de hipoglicemia e que a situação está devidamente controlada.

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores que não tenham um conhecimento adequado da hipoglicemia.

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores que sofram de hipoglicemia grave recorrente, sob reserva do competente parecer médico e de uma avaliação médica regular. Em caso de hipoglicemia grave recorrente durante as horas de vigília, a carta de condução não pode ser emitida ou renovada até três meses após o episódio mais recente.

A carta de condução só pode ser emitida ou renovada em casos excepcionais, sob reserva do competente parecer médico e de uma avaliação médica regular que garanta que o interessado continua a poder conduzir o veículo em segurança, tendo em conta os efeitos do estado clínico.

Grupo 2:

- (3) Pode considerar-se a possibilidade de emitir/renovar as cartas dos condutores do grupo 2 que sofram de Diabetes mellitus. Quando tratados com medicamentos que comportem o risco de induzir a hipoglicemia (isto é, com insulina, e com determinados comprimidos), devem aplicar-se os seguintes critérios:
- (a) Não ocorreram quaisquer episódios de hipoglicemia grave nos 12 meses precedentes;
 - (b) O condutor tem pleno conhecimento do estado de hipoglicemia;
 - (c) O condutor deve poder realizar um controlo adequado dos níveis de glucose no sangue por controlos regulares, recorrendo a dispositivos de auxílio técnicos, pelo menos duas vezes por dia e em momentos relevantes para a condução;
 - (d) O condutor deve demonstrar que tem consciência dos riscos de hipoglicemia;
 - (e) Não foram diagnosticadas outras complicações incapacitantes associadas à diabetes.

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

- (4) Os episódios de hipoglicemia grave que ocorram durante as horas de vigília, ainda que não sejam relacionados com a condução, devem ser notificados e dar origem a uma reavaliação da aptidão para conduzir.

DOENÇAS NEUROLÓGICAS E SÍNDROME DA APNEIA OBSTRUTIVA DO SONO

11. As regras que se seguem aplicam-se aos candidatos com doenças neurológicas e síndrome da apneia do sono obstrutiva.

DOENÇAS NEUROLÓGICAS

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

Para esse efeito, os problemas neurológicos devidos a afeções ou a operações do sistema nervoso central ou periférico, exteriorizados por insuficiências cognitivas, sensoriais ou motoras que perturbem o equilíbrio e a coordenação, serão considerados em função dos efeitos funcionais na condução e da sua evolução.

Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução poderá ser subordinada a exames periódicos em caso de risco de agravamento.

SÍNDROME DA APNEIA OBSTRUTIVA DO SONO

- (2) Para efeitos dos pontos seguintes, entende-se por:

"síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada", a ocorrência de um número de apneias e hipopneias por hora (índice de apneia-hipopneia) entre 15 e 29;

"síndrome da apneia obstrutiva grave do sono", a ocorrência de um índice de apneia-hipopneia igual ou superior a 30, ambos associados a sonolência diurna excessiva.

- (3) Em caso de suspeita de síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave, o candidato ou o condutor deve ser observado por um médico acreditado antes da emissão ou renovação da carta de condução. Pode ser-lhe recomendado que não conduza até confirmação do diagnóstico.
- (4) A carta de condução pode ser emitida a qualquer candidato ou condutor com síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave que demonstre ter um controlo adequado da sua afeção, seguir o tratamento adequado e estar melhor da sua eventual sonolência, confirmados por um parecer médico abalizado.
- (5) Os candidatos ou condutores com síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave sob tratamento devem ser submetidos a um exame médico periódico, com um intervalo não superior a três anos para os condutores do grupo 1 e um ano para os condutores do grupo 2, com vista a avaliar se o tratamento é convenientemente seguido, se é necessário continuar o tratamento e se é mantida uma boa vigilância.

Novo considerando:

"(xx) Tendo em conta que atualmente estão a ser realizados estudos sobre várias patologias que comportam um risco de sono/sonolência excessivos, a Comissão deverá dar início a uma revisão do capítulo do anexo III dedicado ao síndrome da apneia obstrutiva do sono, logo que um número adequado de estudos fique concluído e esteja disponível para a comunidade científica."

EPILEPSIA

12. As crises epiléticas ou outras perturbações violentas do estado de consciência constituem um perigo grave para a segurança rodoviária, caso se manifestem durante a condução de um veículo a motor.

Para efeitos dos pontos seguintes, entende-se por:

"epilepsia", uma situação clínica em que a pessoa em causa teve duas ou mais crises epiléticas com um intervalo inferior a cinco anos;

"crise de epilepsia provocada", uma crise com um fator causal reconhecível e evitável.

As pessoas que tenham uma primeira crise ou um episódio isolado ou perda de consciência devem ser aconselhadas a não conduzir. Deve ser apresentado um relatório de um especialista, indicando o período de inibição de condução e o acompanhamento requerido.

É extremamente importante diagnosticar a síndrome epilética específica e o tipo de crise dessas pessoas para se poder efetuar uma avaliação adequada do nível de segurança da sua condução (incluindo o risco de crises ulteriores) e aplicar a terapia adequada. Tal diagnóstico deve ser efetuado por um neurologista.

Grupo 1:

- (1) Os condutores do grupo 1 que sofram de epilepsia devem ser sujeitos à reavaliação da aptidão para conduzir até cumprirem um período de, pelo menos, cinco anos sem crises.

Se a pessoa sofrer de epilepsia, e até cumprir um período de, pelo menos, cinco anos sem crises, não pode ser considerada como preenchendo os critérios para a emissão de uma carta de condução sem restrições. [...]

- (2) Crise de epilepsia provocada: os candidatos que tenham sofrido uma crise de epilepsia provocada por um fator desencadeador reconhecível cuja recorrência seja pouco provável durante a condução podem ser declarados aptos para conduzir, com base numa análise caso a caso, sujeita a parecer neurológico (se apropriado, o exame deve obedecer a outras secções pertinentes do anexo III, por exemplo relativas ao álcool ou outra comorbilidade).
- (3) Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise de epilepsia não provocada podem ser declarados aptos para a condução após um período de seis meses sem crises, caso tenha sido efetuado um exame médico adequado. As autoridades nacionais poderão autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto.
- (4) Outra perda de consciência: a perda de consciência deve ser avaliada em função do risco de recorrência durante a condução.
- (5) Epilepsia: os candidatos ou condutores poderão ser declarados aptos para a condução após um período de um ano sem novas crises.
- (6) Crises exclusivamente durante o sono: os candidatos ou condutores que apenas tenham sofrido crises durante o sono podem ser declarados aptos para a condução se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se sofrerem ataques/crises durante o estado de vigília, será requerido um período suplementar de um ano sem novos episódios até poder ser emitida uma carta (ver "Epilepsia", ponto 12.5).
- (7) Crises sem efeitos no estado de consciência ou na capacidade de ação: os candidatos ou condutores que apenas tenham sofrido crises sem consequências para o seu estado de consciência e que não tenham causado qualquer incapacidade funcional podem ser declarados aptos para a condução se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se sofrerem qualquer outro tipo de ataques/crises, será requerido um período de um ano sem novos episódios até poder ser emitida uma carta (ver "Epilepsia", ponto 12.5).
- (8) Crises devidas a alteração ou redução do tratamento antiepilético prescrita pelo médico: os pacientes poderão ser aconselhados a não conduzir desde o início do período de alteração/redução e, subseqüentemente, por um período de seis meses a contar da paragem do tratamento. Se, na sequência de uma crise ocorrida quando da alteração ou da interrupção do tratamento a conselho do médico, for reintroduzida a terapêutica anterior, os pacientes ficam inibidos de conduzir por um período de três meses.
- (9) Após uma cirurgia destinada a tratar a epilepsia: ver "Epilepsia", ponto 12.5.

Grupo 2:

- (10) Os candidatos não devem tomar qualquer medicamento antiepilético durante o período sem crises requerido. Devem ser objeto de um acompanhamento médico adequado. O exame neurológico aprofundado não deve revelar qualquer patologia cerebral relevante e o eletroencefalograma (EEG) qualquer atividade epileptiforme. Na sequência de um episódio agudo, será efetuado um EEG e um exame neurológico adequado.
- (11) No caso de uma crise de epilepsia provocada por um fator causal identificável, deve ser apresentado um relatório neurológico favorável que ateste um período sem crises de pelo menos um ano e que inclua uma avaliação eletroencefalográfica. Devem ser tidas em conta outras secções do presente anexo. No caso de lesões cerebrais estruturais que comportem um risco acrescido de crises de epilepsia, a sua magnitude deve ser avaliada através de um relatório neurológico.
- (12) Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise de epilepsia não provocada poderão ser declarados aptos para a condução após um período de cinco anos sem crises, sem a ajuda de medicamentos antiepiléticos, mediante um exame neurológico adequado. As autoridades nacionais poderão autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto.
- (13) Outra perda de consciência: a perda de consciência deve ser avaliada em função do risco de recorrência durante a condução. [...]
- (14) Epilepsia: devem decorrer 10 anos sem novas crises sem a ajuda de tratamento antiepilético. As autoridades nacionais poderão autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto. O mesmo se aplica também em caso de "epilepsia juvenil".

Certas patologias (por exemplo, a malformação arteriovenosa ou a hemorragia intracerebral) implicam um risco acrescido de crises, mesmo que essas crises ainda não tenham ocorrido. Nesse caso, deve ser efetuado um exame por uma autoridade médica competente. [...]

PERTURBAÇÕES MENTAIS

13. As seguintes regras são aplicáveis aos candidatos ou condutores com perturbação mental ou incapacidade intelectual.

Grupo 1:

- (1) A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com:
 - (a) Perturbação mental grave, congénita ou adquirida por doença, traumatismo ou intervenção neurocirúrgica;

- (b) Incapacidade intelectual grave;
- (c) Problemas comportamentais graves, problemas comportamentais ligados à senescência; ou perturbações de personalidade que possam afetar gravemente o julgamento, o comportamento ou a capacidade de adaptação,

exceto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico regular. Deverá observar-se um período de remissão prévio.

Grupo 2:

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

ÁLCOOL

- 14. O consumo de álcool constitui um perigo importante para a segurança rodoviária. Tendo em conta a gravidade do problema, impõe-se uma grande vigilância no plano médico.

Grupo 1:

- (1) A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores em situação de dependência do álcool ou incapazes de se absterem de conduzir sob o efeito do álcool.

No termo de um período comprovado de abstinência, a carta de condução pode ser emitida ou renovada se o candidato ou condutor for sujeito a um parecer médico abalizado e a um período de controlos médicos regulares.

- 1-A) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores em situação de dependência do álcool ou incapazes de se absterem de conduzir sob o efeito do álcool, desde que sejam utilizadas tecnologias que permitam compensar a dependência (por exemplo, através da utilização obrigatória de um mecanismo de bloqueio do álcool) e que o condutor seja sujeito a uma reapreciação periódica da continuação do tratamento para fazer face à dependência ou à ausência de dissociação entre o consumo de álcool e a condução. Se for comprovado um período de abstinência, a carta de condução poderá ser emitida ou renovada sem recurso a essas tecnologias, se o condutor for sujeito a um parecer médico abalizado e a um período de controlos médicos regulares. Os controlos médicos regulares podem ser efetuados durante e/ou após a utilização destas tecnologias.

Grupo 2:

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

DROGAS E MEDICAMENTOS

15. As seguintes regras são aplicáveis às drogas e aos medicamentos.

Abuso:

- (1) A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores em situação de dependência de substâncias de ação psicotrópica ou que, embora não sejam dependentes, não estejam dispostos ou sejam incapazes de dissociar o seu consumo da prática da condução, seja qual for a categoria de carta solicitada.

Consumo regular:

Grupo 1:

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

Grupo 2:

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

INSUFICIÊNCIA RENAL

16. As seguintes regras são aplicáveis aos candidatos com insuficiência renal.

Grupo 1:

- (1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor com uma insuficiência renal grave e uma consequente limitação significativa da aptidão física, sob reserva de um parecer médico abalizado e na condição de o interessado ser submetido a controlos médicos regulares.

Grupo 2:

- (2) A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com uma insuficiência renal grave irreversível, exceto em casos excepcionais, devidamente justificados por um parecer médico abalizado e sujeitos a controlos médicos regulares.

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

17. Aplicam-se as disposições diversas seguintes.

Grupo 1:

- (1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que tenha sofrido um transplante de órgãos ou um implante artificial com incidência sobre a aptidão para a condução, sob reserva de um parecer médico abalizado e, se for caso disso, de um controlo médico regular.

Grupo 2:

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

Regra geral, a carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a candidatos ou condutores com uma afeção não mencionada nos pontos precedentes do presente anexo que seja suscetível de constituir ou provocar uma incapacidade funcional que afete a segurança rodoviária durante a condução, exceto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico regular.

ANEXO IV

NORMAS MÍNIMAS APLICÁVEIS AOS EXAMINADORES QUE REALIZAM EXAMES PRÁTICOS DE CONDUÇÃO

1. Competências necessárias para ser examinador

- (1) Qualquer pessoa autorizada a proceder, num veículo a motor, a uma avaliação prática das capacidades de condução de um candidato, deverá possuir um nível de conhecimentos, competências e compreensão apropriado sobre os domínios referidos nos pontos 1.2 a 1.6.
- (2) As competências do examinador devem ser adequadas para avaliar a capacidade do candidato que deseja obter a carta de condução para a categoria que é objeto do exame de condução.
- (3) Conhecimentos e compreensão em matéria de condução e avaliação:
 - (a) Teoria do comportamento na condução;
 - (b) Perceção dos riscos e capacidade para evitar acidentes;
 - (c) Manual dos exames de condução;
 - (d) Requisitos específicos dos exames de condução;
 - (e) Legislação rodoviária e de trânsito pertinente, incluindo a legislação nacional e da União e as diretrizes para a sua interpretação;
 - (f) Teoria e as técnicas de avaliação;
 - (g) condução defensiva.
- (4) Competências em matéria de avaliação:
 - (a) Capacidade para observar com precisão, monitorizar e avaliar o desempenho global do candidato, nomeadamente:
 - (b) Reconhecimento correto e global das situações de perigo;
 - (c) Identificação precisa das causas e consequências prováveis dessas situações;
 - (d) Provas de competência e reconhecimento dos erros;
 - (e) Uniformidade e coerência na avaliação das situações;
 - (f) Assimilação rápida da informação e identificação dos pontos essenciais;
 - (g) Antecipação, identificação dos problemas potenciais e desenvolvimento de estratégias para a sua resolução;
 - (h) Informação de retorno rápida e construtiva.

(5) Capacidades pessoais de condução:

Qualquer pessoa autorizada a realizar exames práticos de condução para uma determinada categoria de carta de condução deverá ter capacidade para conduzir esse tipo de automóvel de forma irrepreensível.

(6) Qualidade do serviço:

- (a) Definir e comunicar ao candidato em que consistirá o exame;
- (b) Comunicar com clareza, escolhendo o conteúdo, estilo e linguagem mais adequados em função dos interlocutores e do contexto e responder às perguntas dos candidatos;
- (c) Dar informações precisas sobre os resultados do exame;
- (d) Tratar os candidatos com respeito e de forma não discriminatória.

(7) Conhecimentos sobre as características técnicas e físicas dos veículos:

- (a) Conhecimentos sobre as características técnicas dos veículos, como por exemplo, direção, pneus, travões, faróis, especialmente em relação a motociclos e veículos pesados;
- (b) Segurança das operações de carga;
- (c) Conhecimentos sobre as características físicas dos veículos, como por exemplo, velocidade, atrito, dinâmica, energia.

(8) Conduzir poupando combustível/energia e respeitando o ambiente.

2. Condições gerais

(1) Os examinadores da categoria B:

- (a) Devem ser titulares de uma carta de condução da categoria B, pelo menos, há três anos;
- (b) Devem ter, pelo menos, 23 anos de idade;
- (c) Devem ter realizado com aproveitamento a formação inicial prevista no ponto 3 do presente anexo e, posteriormente, ter satisfeito as disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4 do presente anexo;
- (d) Devem ter realizado com aproveitamento um programa de ensino que conduza, pelo menos, à conclusão do nível 3, tal como estabelecido pela Classificação Internacional Tipo da Educação (CITE)¹⁸;
- (e) Não podem exercer simultaneamente a atividade de instrutor comercial numa escola de condução.

18

[https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_\(ISCED\)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29](https://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=International_Standard_Classification_of_Education_(ISCED)#Implementation_of_ISCED_2011_.28levels_of_education.29)

- (2) Os examinadores das restantes categorias:
- (a) Devem ser titulares de uma carta de condução da categoria em causa ou ter adquirido conhecimentos equivalentes através de uma qualificação profissional adequada;
 - (b) Devem ter realizado com aproveitamento a formação inicial prevista no ponto 3 do presente anexo e, posteriormente, ter satisfeito as disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4 do presente anexo;
 - (c) Devem ter sido examinadores para a categoria B durante, pelo menos, três anos; a exigência deste período pode ser derrogada na condição de o examinador provar ter:
 - i) pelo menos cinco anos de experiência de condução na categoria em causa, ou
 - ii) uma avaliação teórica e prática da aptidão para a condução de nível superior ao exigido para a obtenção da carta de condução, tornando assim desnecessário aquele requisito;
 - (d) Devem ter realizado com aproveitamento um programa de ensino que conduza, pelo menos, à conclusão do nível 3, tal como estabelecido pela Classificação Internacional Tipo da Educação (CITE);
 - (e) Não podem exercer simultaneamente a atividade de instrutor comercial numa escola de condução.
- (3) Equivalências
- (a) Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efetuarem exames de condução das categorias AM, A1, A2 e A após a obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias;
 - (b) Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efetuarem exames de condução das categorias C1, C, D1 e D após a obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias;
 - (c) Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efetuarem exames de condução das categorias BE, C1E, CE, D1E e DE após a obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias.

3. **Qualificação inicial**

(1) Formação inicial

- (a) Antes de serem autorizados a efetuar exames de condução, os examinadores devem ter realizado com aproveitamento o programa de formação que seja especificado pelo Estado-Membro para a obtenção das competências estabelecidas no ponto 1;
- (b) Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de cada programa de formação autoriza a efetuar exames de condução de uma ou várias categorias de carta de condução.

(2) Exames

- (a) Antes de serem autorizados a efetuar exames de condução, os examinadores devem comprovar que atingiram um nível satisfatório de conhecimentos, competências, compreensão e aptidões sobre os domínios enumerados no ponto 1;
- (b) Os Estados-Membros organizarão um processo de exame que avalie, de uma forma pedagógica adequada, as competências da pessoa em causa como definidas no ponto 1, em especial no ponto 1.4. O processo de exame deve respeitar os requisitos em matéria de acessibilidade¹⁹ e incluir uma prova teórica e uma prova prática. A avaliação pode, se adequado, ser assistida por computador. Os pormenores relativos à natureza e à duração das provas e avaliações que integram o exame ficarão ao critério de cada Estado-Membro;
- (c) Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de cada programa de formação autoriza a efetuar exames de condução de uma ou várias categorias de carta de condução.

4. **Garantia de qualidade e formação contínua**

(1) Garantia de qualidade

- (a) Os Estados-Membros devem prever mecanismos de garantia de qualidade que permitam manter o cumprimento das normas aplicáveis os examinadores;
- (b) Os mecanismos de garantia de qualidade devem incluir a supervisão dos examinadores durante o exercício das suas funções, a formação e a reacreditação posteriores, o seu desenvolvimento profissional e a apreciação periódica dos resultados de exames de condução que tenham efetuado;

¹⁹ Em conformidade com os requisitos de acessibilidade previstos na Diretiva Acessibilidade [Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos requisitos de acessibilidade dos produtos e serviços].

- (c) Os Estados-Membros devem assegurar que os examinadores são submetidos a uma supervisão anual com base nos mecanismos de garantia de qualidade estabelecidos no ponto 4.1, alínea b). Além disso, os Estados-Membros devem garantir que cada examinador é observado de cinco em cinco anos enquanto efetuam exames, durante um período mínimo cumulativo de meio dia, de modo a permitir a observação de vários exames. Sempre que sejam detetados problemas devem ser tomadas as medidas de correção adequadas. A pessoa que efetua a supervisão deve ser devidamente autorizada pelo Estado-Membro para esse efeito;
- (d) Os Estados-Membros podem estabelecer, relativamente aos examinadores autorizados a efetuar exames de condução para várias categorias, que a satisfação do requisito de supervisão relativamente aos exames de uma categoria seja extensiva a várias categorias;
- (e) A realização de exames de condução deve ser controlada e supervisionada por um organismo autorizado pelo Estado-Membro, de modo a garantir que a avaliação é efetuada de forma correta e harmonizada.

(2) Formação contínua

- (a) Os Estados-Membros garantirão que os examinadores, para poderem manter a autorização que lhes foi concedida, e independentemente do número de categorias para as quais estejam acreditados:
 - i) realizam uma formação contínua regular mínima de quatro dias, no total, por cada período de dois anos, a fim de:
 - manterem e atualizarem as competências e os conhecimentos necessários para efetuarem exames,
 - desenvolverem novas competências que se tenham tornado essenciais para exercerem a sua profissão,
 - garantirem que continuam a efetuar os exames segundo parâmetros justos e uniformes,
 - ii) realizam uma formação contínua mínima de cinco dias, no total, por cada período de cinco anos, a fim de desenvolverem e manterem as competências práticas necessárias de condução.
- (b) Os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas para que seja de imediato dispensada uma formação específica aos examinadores cujo desempenho tenha sido considerado gravemente insatisfatório pelo sistema de garantia de qualidade instituído;
- (c) A natureza da formação contínua poderá assumir a forma de sessão de informação, formação em sala de aula, aprendizagem em formato convencional ou eletrónico, e ser ministrada individualmente ou em grupo. Poderá incluir uma reconsideração da acreditação como os Estados-Membros considerarem adequado;

- (d) Os Estados-Membros podem estabelecer, relativamente aos examinadores autorizados a efetuar exames de condução para várias categorias, que a satisfação do requisito de formação contínua para os exames de uma categoria seja extensiva a várias categorias, desde que a condição estabelecida no ponto 4.2, alínea e), seja cumprida;
- (e) Os examinadores que não tenham efetuado exames para uma categoria num período de 24 meses deverão submeter-se a uma reavaliação adequada antes de serem autorizados a efetuar exames de condução nessa categoria. Essa reavaliação pode ser realizada no quadro do requisito revisto no ponto 4.2, alínea a).

5. **Direitos adquiridos**

- (1) Os Estados-Membros podem permitir que as pessoas autorizadas a efetuar exames de condução imediatamente antes de 19 de janeiro de 2013 continuem a efetuar esses exames, mesmo que não estivessem autorizadas nos termos das condições gerais referidas no ponto 2 ou do procedimento de qualificação inicial estabelecido no ponto 3.
- (2) Esses examinadores ficam, no entanto, sujeitos à supervisão periódica e às disposições em matéria de garantia de qualidade estabelecidas no ponto 4.

ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS DA FORMAÇÃO E DO EXAME DE CONDUÇÃO PARA CONJUNTOS, AUTOCARAVANAS E AMBULÂNCIAS PESADAS TAL COMO DEFINIDOS NO ARTIGO 6.º, N.º 1, ALÍNEA C), SEGUNDO TRAVESSÃO, SEGUNDO PARÁGRAFO

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para:
 - (a) Aprovar e fiscalizar a formação prevista no artigo 10.º, n.º 1, alínea d); ou
 - (b) Organizar o exame de avaliação das competências e do comportamento previsto no artigo 10.º, n.º 1, alínea d).

A. Conjuntos

1. A formação do condutor deve ter uma duração mínima de sete horas.
2. Conteúdo da formação dos condutores

A formação dos condutores abrangerá os conhecimentos, as competências e o comportamento referidos nos pontos 2 e 7 do anexo II. Deverá ser dada especial atenção às questões relacionadas com a dinâmica do movimento do veículo, os critérios de segurança, o veículo trator e os reboques (dispositivos de engate), o carregamento correto e os dispositivos de segurança.

A parte prática deve incluir os seguintes exercícios: aceleração, desaceleração, inversão de marcha, travagem, distância de travagem, mudança de faixa, travagem/desvio, operação com reboque, desengate e engate do reboque ao automóvel, estacionamento.

Cada participante na formação deve realizar a parte prática e demonstrar as suas competências e o seu comportamento em estradas públicas.

Os conjuntos de veículos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de carta de condução a que os participantes se candidataram.

3. Duração e conteúdo do exame de avaliação das competências e do comportamento

A duração do exame e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar as competências e o comportamento referidos no ponto 2.

B. Autocaravanas e ambulâncias pesadas

1. A formação do condutor deve ter uma duração mínima de sete horas e pode ser organizada em estradas públicas ou num circuito fechado.
2. Conteúdo da formação dos condutores

A formação dos condutores abrangerá os conhecimentos, as competências e o comportamento referidos no ponto 2 e, no que diz respeito à categoria C1, no ponto 8 do anexo II. Deverá ser dada especial atenção às questões relacionadas com a dinâmica do movimento do veículo, os critérios de segurança, o carregamento correto e os dispositivos de segurança.

A parte prática deve incluir os seguintes exercícios: aceleração, desaceleração, inversão de marcha, travagem, distância de travagem, mudança de faixa, travagem/desvio, estacionamento.

Os veículos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de carta de condução a que os participantes se candidataram.

3. Duração e conteúdo do exame de avaliação das competências e do comportamento

A duração do exame e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar as competências e o comportamento referidos no ponto 2.

ANEXO VI

REQUISITOS MÍNIMOS DA FORMAÇÃO E DO EXAME DE CONDUÇÃO PARA MOTOCICLOS DA CATEGORIA A (ACESSO PROGRESSIVO)

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para:
 - (a) Aprovar e fiscalizar a formação prevista no artigo 10.º, n.º 1, alínea c); ou
 - (b) Organizar o exame de avaliação das competências e do comportamento previsto no artigo 10.º, n.º 1, alínea c).

2. A formação do condutor deve ter uma duração mínima de sete horas.

3. Conteúdo da formação dos condutores

A formação dos condutores deve abranger todos os aspetos referidos no ponto 6 do anexo II.

Cada participante deve realizar a parte prática da formação e demonstrar as suas competências e o seu comportamento em estradas públicas.

Os motociclos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de carta de condução a que os participantes se candidataram.

4. Duração e conteúdo do exame de avaliação das competências e do comportamento

A duração do exame e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar as competências e o comportamento referidos no ponto 3 do presente anexo.