

Bruxelas, 24 de maio de 2017  
(OR. en)

---

---

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

---

---

8596/1/17  
REV 1

TRANS 155  
CODEC 667  
MI 359  
EDUC 157  
IA 66

## **RELATÓRIO**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	6813/5/17 REV 5 TRANS 85 CODEC 290 MI 171 EDUC 97
n.º doc. Com.:	5671/17 TRANS 28 CODEC 107 MI 91 EDUC 32 + ADD 1-4
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução – Orientação geral

---

## **INTRODUÇÃO**

1. Em 1 de fevereiro de 2017, a Comissão enviou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. De acordo com a avaliação da Comissão, embora a Diretiva 2003/59/CE tenha sido aplicada sem grandes problemas, contribuindo assim significativamente para a segurança rodoviária e a mobilidade da mão de obra, a proposta pretende resolver uma série de lacunas que foram identificadas entre 2012 e 2014 numa avaliação *ex post*.

3. A proposta destina-se a
- melhorar o reconhecimento mútuo da formação obrigatória recebida pelos motoristas profissionais,
  - modernizar os requisitos de formação e clarificar a sua relação com os requisitos de formação estabelecidos noutra legislação da UE,
  - reduzir a ambiguidade no que respeita às isenções em relação às obrigações decorrentes da diretiva e
  - clarificar os requisitos de idade mínima para conduzir resultantes da aplicação das Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE por forma a garantir uma aplicação harmonizada das regras da UE.
4. Antes de apresentar a proposta em debate, a Comissão tinha proposto, em 14 de dezembro de 2016, alterações relativas ao procedimento de regulamentação com controlo previsto na presente diretiva e na Diretiva 2006/126/CE, como parte de uma proposta horizontal<sup>1</sup>.
5. Em 3 de abril de 2017, a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) nomeou Peter Lundgren (EFDD, SE) como relator. A Comissão do Emprego e dos Assuntos Sociais decidiu não emitir parecer.
6. O Comité Económico e Social Europeu pretende adotar o seu parecer em 31 de maio de 2017. O Comité das Regiões decidiu não formular qualquer parecer sobre a proposta.
7. O Senado do Parlamento Romeno comunicou, por carta datada de 26 de abril de 2017, o seu parecer sobre a aplicação dos princípios de subsidiariedade e proporcionalidade<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Ver doc. ST 5623/17 + ADD 1 REV 1.

<sup>2</sup> Ver doc. ST 8562/17 INIT.

## TRABALHOS NO CONSELHO

8. O Grupo dos Transportes Terrestres começou a analisar a proposta em 3 de fevereiro de 2017. O Grupo estudou a avaliação de impacto em 7 de fevereiro de 2017. As delegações concordaram na generalidade que essa avaliação é adequada para servir de base às propostas de regulamentação. Várias delegações destacaram a importância de uma opção estratégica para alcançar o reconhecimento mútuo da formação concluída noutro Estado-Membro. Foram solicitadas mais informações sobre os custos administrativos da emissão de cartas de qualificação de motorista para motoristas de outros Estados-Membros. Algumas delegações consideraram que a avaliação de impacto poderia ter sido mais aprofundada no que respeita à comparação dos requisitos administrativos entre os motoristas da UE e os de países terceiros. Várias delegações manifestaram opiniões divergentes sobre o conceito de aprendizagem eletrónica e a definição de isenções em relação aos requisitos de formação. Relativamente a estas últimas, a Presidência observou que a Comissão não tinha apresentado uma análise pormenorizada sobre a exclusão dos motoristas que transportam bens agrícolas como parte da sua atividade agrícola (número de pessoas afetadas, possível conflito com os objetivos da diretiva).
9. Entre 14 de março e 11 de abril de 2017, a Presidência apresentou vários documentos de compromisso para encontrar um consenso relativamente a algumas das alterações propostas. O trabalho do Grupo foi integrado no texto apresentado em anexo.
10. As alterações acordadas dizem sobretudo respeito à formulação e à interpretação das isenções, ao procedimento e aos instrumentos a utilizar para facilitar o reconhecimento mútuo da formação de motoristas completada, à organização da formação dos motoristas e às disposições transitórias.
- 10.a. Em 24 de maio de 2017, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o texto de compromisso, e decidiu submetê-lo ao Conselho (TTE/Transportes de 8 de junho de 2017) para adoção de uma orientação geral.

## **QUESTÕES PENDENTES**

11. O Grupo abordou todas as questões levantadas pelas delegações, tendo chegado a um texto de compromisso que parece ser aceitável para todas as delegações. No que respeita às isenções, o Grupo conseguiu prestar esclarecimentos adicionais, mantendo, ao mesmo tempo, determinados termos abertos à interpretação devido às diferentes práticas e circunstâncias existentes nos Estados-Membros. Uma delegação reiterou a sua insatisfação com o compromisso no que respeita às isenções.
12. Várias delegações manifestaram preocupação pelo facto de a solução encontrada para melhorar o reconhecimento mútuo implicar custos administrativos consideráveis. Outras delegações teriam preferido uma proposta mais ambiciosa que preparasse o intercâmbio de informações por via eletrónica. Uma delegação solicitou esclarecimentos adicionais no que respeita às disposições transitórias.<sup>3</sup>
13. Algumas delegações manifestaram preocupação relativamente à preservação de um procedimento separado que permite aos motoristas de veículos de transporte de mercadorias nacionais de países terceiros continuarem a utilizar o seu certificado de motorista, emitido nos termos do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, como prova do cumprimento dos requisitos de formação. No entanto, o texto de compromisso procura melhorar o procedimento atual através da inserção obrigatória de um código específico no certificado de motorista.
14. A Comissão mantém, nesta fase do procedimento, uma reserva geral sobre as alterações à sua proposta, congratulando-se na generalidade, por outro lado, com os esforços do Conselho para alcançar uma orientação geral.

## **CONCLUSÃO**

15. Convida-se o Conselho a chegar a acordo sobre uma orientação geral, conforme consta do anexo ao presente documento.

---

<sup>3</sup> Ver a adenda ao presente relatório.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

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

(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,

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 Europeu<sup>1</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>2</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

---

<sup>1</sup> JO C , , p. .

<sup>2</sup> JO C , , p. .

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011<sup>3</sup>, a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total em que a União deveria aproximar-se de zero mortes em acidentes de viação até 2050.
- (2) A Comissão, na sua comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020<sup>4</sup>, propôs reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União até 2020, a começar em 2010. Com vista a alcançar este objetivo, a Comissão estabeleceu sete objetivos estratégicos, incluindo a melhoria da educação e da formação dos utentes da estrada e a proteção dos utentes vulneráveis da via pública.
- (3) Tendo avaliado a aplicação da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>5</sup>, a Comissão identificou algumas lacunas. As principais insuficiências identificadas foram dificuldades e incerteza jurídica na interpretação de isenções; o teor da formação, considerado apenas parcialmente pertinente para as necessidades dos motoristas; dificuldades por parte dos motoristas na obtenção do reconhecimento mútuo de formação completada ou parcialmente completada noutro Estado-Membro; e incoerências nas condições de idade mínima entre a Diretiva 2003/59/CE e a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>6</sup>.
- (4) A fim de melhorar a clareza jurídica da Diretiva 2003/59/CE, todas as referências a atos da União revogados ou substituídos devem ser suprimidas ou alteradas.

---

<sup>3</sup> Livro Branco de 28 de março de 2011, "Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos", COM(2011) 144 final.

<sup>4</sup> Comunicação intitulada "Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020" (COM (2010) 389 final)

<sup>5</sup> Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

<sup>6</sup> Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

- (5) A fim de trazer certeza e coerência com outros atos da União, deve ser introduzido um certo número de alterações nas isenções ao abrigo da Diretiva 2003/59/CE, tendo em conta isenções semelhantes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup>. Algumas dessas isenções estão relacionadas com situações em que a condução não é a principal atividade, como por exemplo nos casos em que a condução ocupa menos de 30 % do tempo de trabalho mensal, e em que o cumprimento dos requisitos da Diretiva 2003/59/CE constituiria um encargo desproporcionado para as pessoas nessa situação.
- (5-A) Ainda assim, os motoristas que estejam isentos da qualificação inicial deverão receber formação periódica obrigatória para atualizarem os seus conhecimentos essenciais para o seu trabalho, preservando, ao mesmo tempo, essa isenção.
- (6) Tendo em conta a evolução em matéria de formação e educação, e por forma a aumentar a contribuição da Diretiva 2003/59/CE para a segurança rodoviária e a pertinência da formação para os motoristas, as matérias relativas à segurança rodoviária, tais como a perceção dos riscos, a proteção dos utentes da estrada mais vulneráveis e a condução eficiente do ponto de vista do consumo de combustível, devem ser reforçadas nos cursos de formação.
- (7) Os Estados-Membros devem dispor de uma opção clara de melhorar e modernizar as práticas de formação com recurso às ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica e mista, para uma parte da formação, não deixando de assegurar a qualidade da formação. Uma parte substancial da formação exigida nos termos da presente diretiva deve ser ministrada num centro de formação reconhecido.
- (8) A fim de assegurar a coerência entre os diversos tipos de formação requeridos nos termos da legislação da União, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de combinar os diferentes tipos de formação relevantes, tais como a formação em matéria de transporte de mercadorias perigosas, ou a sensibilização para a deficiência ou para o transporte de animais, com a formação prevista na Diretiva 2003/59/CE.

---

<sup>7</sup> 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 (CEE) 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).

- (9) No intuito de impedir que a divergência de práticas entre os Estados-Membros conduza ao impedimento do reconhecimento mútuo e à restrição do direito dos motoristas de fazerem formação contínua no Estado-Membro onde trabalham, as autoridades dos Estados-Membros devem emitir o documento aplicável para qualquer motorista que preencha os requisitos da Diretiva 2003/59/CE. O documento deve ser mutuamente reconhecido, nomeadamente durante as inspeções na estrada. Este requisito de documentação mínima não deve prejudicar o desenvolvimento da cooperação entre os Estados-Membros neste domínio através do registo e do intercâmbio eletrónicos de informações.
- (9-A) A utilização, por parte dos motoristas de países terceiros, de certificados de motorista como prova do cumprimento dos requisitos de formação pode constituir um obstáculo para os motoristas quando o transportador devolver o certificado às autoridades emissoras, em particular quando esses motoristas pretendam exercer uma atividade profissional noutra Estado-Membro. Para evitar as situações em que, nessas circunstâncias, os motoristas teriam de repetir a formação ao aceitarem um novo emprego, os Estados-Membros devem ser incentivados a cooperar e a trocar informações sobre as qualificações dos motoristas.
- (9-B) Para permitir uma transição harmoniosa, os certificados de motorista válidos e as cartas de qualificação de motorista válidas emitidos nos termos das regras aplicáveis antes da aplicação das disposições alteradas devem ser reconhecidos até ao fim do seu prazo de validade. As alterações não invalidam a formação recebida nem as cartas de condução emitidas para certificar tal formação anteriores à sua aplicação.
- (10) A fim de proporcionar clareza jurídica e garantir requisitos de idade mínima harmonizados para os fins estabelecidos na Diretiva 2003/59/CE, deve ser prevista uma derrogação clara na Diretiva 2006/126/CE, onde se estabeleça que as cartas de condução podem ser emitidas a partir das idades mínimas previstas na Diretiva 2003/59/CE. Esta clarificação diz respeito à idade mínima geral para os motoristas de determinadas categorias de veículos titulares de um CAP e não altera as opções existentes para reduzir ou prever exceções a esses requisitos de idade mínima.



- (10-A) As alterações à Diretiva 2006/126/CE devem ser limitadas às diretamente relacionadas com a revisão da Diretiva 2003/59/CE. Uma análise mais exaustiva da transposição e aplicação da Diretiva 2006/126/CE, incluindo a delimitação entre determinadas categorias de veículos, afigura-se desejável e deverá ser incluída na próxima revisão da Diretiva 2006/126/CE.
- (11) Uma vez que o objetivo da presente diretiva, nomeadamente o melhoramento da norma, à escala da UE, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas sim antes, em razão da natureza transfronteiras do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, na aceção do artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.
- (12) Por conseguinte, as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE devem ser alteradas em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

A Diretiva 2003/59/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) No artigo 1.º, o primeiro e segundo travessões passam a ter a seguinte redação:
- "– veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), ou uma carta reconhecida como equivalente,
  - veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias D1, D1+E, D ou D+E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE, ou uma carta reconhecida como equivalente.

Para efeitos da presente diretiva, as referências a categorias de cartas de condução com um sinal mais ("+" ) são lidas em conformidade com o quadro de correspondência constante do anexo III.

---

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

2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais, e serviços de transporte sanitário de emergência, sempre que o transporte é efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;"

b) As alíneas d) a g) passam a ter a seguinte redação:

"d) Utilizados em situações de emergência ou afetos a missões de salvamento, incluindo veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária;

e) Utilizados nas aulas e nos exames de condução automóvel, com vista à obtenção da carta de condução ou do CAP, em conformidade com o artigo 6.º e o artigo 8.º, n.º 1, desde que não sejam utilizados para o transporte comercial de mercadorias e de passageiros.

Além disso, a presente diretiva não se aplica a uma pessoa que pretenda obter uma carta de condução ou um CAP, nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, quando essa pessoa está em fase de formação adicional de condução durante a aprendizagem no local de trabalho, desde que essa pessoa esteja a ser acompanhada por outra pessoa com um certificado CAP, ou por um instrutor de condução, para a categoria de veículo utilizado para esse efeito;

f) Utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de bens;

g) Que transportem material, equipamento ou máquinas a utilizar no exercício da profissão do motorista, na condição de a condução do veículo não representar a atividade principal deste último.”;

c) São aditados os seguintes parágrafos:

"Os Estados-Membros podem isentar os condutores dos veículos utilizados, ou alugados sem motorista, por empresas agrícolas, hortícolas, florestais, pecuárias ou de pesca, para o transporte de mercadorias, como parte da sua própria atividade empresarial, na condição de a condução do veículo não representar a atividade principal do motorista. Os Estados-Membros podem sujeitar essas isenções a condições especiais nos seus próprios territórios e, com o acordo dos Estados-Membros interessados, no território de outro Estado-Membro.

Os Estados-Membros informam a Comissão das isenções que concederem ao abrigo da presente disposição e a Comissão notifica desse facto os outros Estados-Membros.”;

3) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A formação contínua permite aos titulares de um CAP atualizar os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária e a racionalização do consumo de combustível.”;

b) O terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A formação contínua tem como objetivo aprofundar e rever algumas das matérias da lista constante da secção 1 do anexo I, deve sempre incluir pelo menos um assunto relacionado com a segurança rodoviária e cobrir diversos temas. Os temas da formação devem ter em conta a evolução da legislação pertinente e da tecnologia e, na medida do possível, têm em conta as necessidades específicas de formação do condutor.”;

4) No artigo 9.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Os motoristas referidos no artigo 1.º, alínea a), obtêm a qualificação inicial prevista no artigo 5.º no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual, tal como definida no artigo 12.º da Diretiva 2006/126/CE.”;

5) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 10.º  
Código da União

1. Com base no CAP referido no artigo 6.º, bem como no CAP referido no artigo 8.º, n.º 1, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código harmonizado 95 da União Europeia previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE ao lado das categorias de cartas de condução correspondentes, tendo em conta o disposto no artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, e no artigo 8.º:

- na carta de condução, e/ou
- na carta de qualificação de motorista, estabelecida em conformidade com o modelo descrito no anexo II.

Sempre que as autoridades competentes do Estado-Membro em que o CAP foi obtido não possam apor o código da União na carta de condução, devem emitir-lhe uma carta de qualificação de motorista.

As cartas de qualificação de motorista emitidas pelos Estados-Membros são reconhecidas mutuamente. Aquando da emissão da carta, as autoridades competentes devem assegurar-se da validade da carta de condução para a categoria de veículos em causa.

2. Um motorista, referido no artigo 1.º, alínea b), que conduza veículos utilizados no transporte de mercadorias por via rodoviária também é autorizado a fazer prova da sua qualificação e formação previstas na presente diretiva através do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), desde que ostente o código 95 da União. Para efeitos da presente diretiva, o Estado-Membro de emissão indica o código 95 da União na secção de observações do certificado, desde que o condutor em causa tenha cumprido os requisitos de qualificação e de formação previstos na presente diretiva.

Os certificados de motorista emitidos antes de [JO: *inserir a data mencionada no artigo 3.º, n.º 1*] em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, em particular o seu n.º 7, tendo em vista atestar a conformidade com os requisitos de formação no âmbito da presente diretiva que não ostentam o código 95 da União, são aceites como prova de qualificação até ao termo do respetivo prazo de validade.

---

(\*) Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO L 300 de 14.11.2009, p. 72).”;

- 6) Os anexos I e II são alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.

#### *Artigo 2.º*

A Diretiva 2006/126/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

- a) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

- i) Na alínea e), o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:

– "a idade mínima para as categorias C1 e C1E é fixada em 18 anos;”;

- ii) Na alínea g), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

– "a idade mínima para as categorias C e CE é fixada em 21 anos;”;

iii) Na alínea i), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

– "a idade mínima para as categorias D1 e D1E é fixada em 21 anos;";

iv) Na alínea k), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

– "a idade mínima para as categorias D e DE é fixada em 24 anos;";

b) É aditado o seguinte número:

"7. Em derrogação às idades mínimas previstas no artigo 4.º, n.º 4, alíneas g), i) e k), da presente diretiva, a idade mínima para a emissão de uma carta de condução da categoria C, CE, D1, D1E, D ou DE é a idade mínima prescrita para a condução dos respetivos veículos para os titulares de um CAP referido no artigo 5.º, n.º 2, no primeiro parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), no primeiro parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), ou no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), da Diretiva 2003/59/CE, respetivamente.

Sempre que, em conformidade com o disposto no segundo parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), ou no segundo parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), da Diretiva 2003/59/CE, um Estado-Membro autoriza a condução no seu território a partir de uma idade inferior, a carta de condução só é válida no território do Estado-Membro emissor enquanto o seu titular não tiver atingido a idade mínima a que se refere o primeiro parágrafo do presente número e não for titular de um CAP."

2) No artigo 15.º, o texto atual passa a ser o n.º 1, sendo aditado o seguinte número:

"2. A rede de cartas de condução da UE pode também ser utilizada para o intercâmbio de informações sobre cartas de condução para fins previstos noutra legislação da União."

*Artigo 3.º*

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [*Serviço das Publicações: inserir a DATA calculada 24 meses a seguir à entrada em vigor*]. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 4.º*

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

*Artigo 5.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

*O Presidente*

A. Os anexos I e II da Diretiva 2003/59/CE são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

A) A secção 1 é alterada do seguinte modo:

a) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"O nível mínimo de qualificação deve ser comparável, pelo menos, ao nível 2 do Quadro Europeu de Qualificações, tal como referido no anexo II da Recomendação ao Parlamento Europeu e ao Conselho 2008/C 111/01(\*).

---

(\*) Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2008, relativa à instituição do Quadro Europeu de Qualificações para a aprendizagem ao longo da vida (JO C 111 de 6.5.2008, p. 1).";

b) O ponto 1.2. passa a ter a seguinte redação:

"1.2. Objetivo: conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar a sua usura e de prevenir os seus disfuncionamentos:

limites da utilização dos travões e dos retardadores, utilização combinada dos travões e do retardador, procura do melhor compromisso entre a velocidade e a relação de caixa, utilização da inércia do veículo, utilização dos meios de desaceleração e de travagem nas descidas, atitude a adotar em caso de falha, utilização de dispositivos eletrónicos e mecânicos, como por exemplo o sistema de controlo ativo de guinada (ESP), os sistemas avançados de travagem de emergência (AEBS), o sistema de travagem antibloqueio (ABS), os sistemas de controlo de tração (TCS) e os sistemas de monitorização do veículo (IVMS) e outros equipamentos, de utilização homologada, para assistência ao condutor ou de automatização.";



c) O ponto 1.3. passa a ter a seguinte redação:

"1.3. Objetivo: poder otimizar o consumo de combustível:

Otimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1. e 1.2., importância da antecipação do fluxo de tráfego, da distância adequada e da utilização da inércia dos veículos, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada.";

d) O seguinte ponto é inserido antes do título "Cartas C, C+E, C1 e C1+E":

"1.3.-A Objetivo: capacidade de antecipar, avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego:

Estar consciente e adaptar-se a diferentes condições da via, do tráfego e meteorológicas, antecipar os acontecimentos, adaptar-se aos riscos do tráfego e reconhecer e adaptar-se a situações perigosas, nomeadamente relacionadas com a dimensão e a massa dos veículos e os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e veículos a motor de duas rodas;

identificar possíveis situações perigosas e interpretar corretamente de que modo elas podem transformar-se em situações em que já não é possível evitar o acidente, e selecionar e implementar medidas que aumentem as margens de segurança para um nível em que um acidente ainda possa ser evitado no caso de os potenciais perigos ocorrerem.";

e) O ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

"1.4. Objetivo: ser capaz de assegurar uma carga respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo:

Forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, utilização de sistemas de transmissão automática, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, cálculo do volume útil, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade, tipos de embalagens e suportes para a carga;

Principais categorias de mercadorias que necessitam de acondicionamento, técnicas de colocação de calços e acondicionamento, utilização de precintas de acondicionamento, verificação dos dispositivos de acondicionamento, utilização dos meios de manutenção, colocação e retirada dos toldos.";

f) O ponto 1.6 passa a ter a seguinte redação:

"1.6. Objetivo: ser capaz de assegurar uma carga respeitando as instruções de segurança e a boa utilização do veículo:

Forças aplicadas aos veículos em movimento, utilização das relações da caixa de velocidades em função da carga do veículo e do perfil da estrada, utilização de sistemas de transmissão automática, cálculo da carga útil de um veículo ou de um conjunto, repartição da carga, consequências de sobrecarga nos eixos, estabilidade do veículo e centro de gravidade.";

g) O ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

"2.1. Objetivo: conhecer o ambiente social do transporte rodoviário e a sua regulamentação:

durações máximas do trabalho específicas para os transportes, princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 (\*) e (UE) n.º 165/2014 (\*\*) do Parlamento Europeu e do Conselho; sanções em caso de não utilização, má utilização ou falsificação do cronotacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

---

(\*) 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 (CEE) 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).

(\*\*) 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).";

h) O ponto 3.7 passa a ter a seguinte redação:

"3.7. Objetivo: conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de mercadorias e a organização do mercado:

o transporte rodoviário em relação aos outros modos de transporte (concorrência, carregadores), diferentes atividades do transporte rodoviário (transportes por conta de terceiros, por conta própria, atividades auxiliares do transporte), organização dos principais tipos de empresas de transportes ou das atividades auxiliares dos transportes, diferentes especializações do transporte (camiões-cisterna, temperatura controlada, mercadorias perigosas, transporte de animais, etc.), evolução dos setores (diversificação das prestações oferecidas, transporte ferroviário — transporte rodoviário, subcontratação, etc.).";

i) O ponto 3.8 passa a ter a seguinte redação:

"3.8. Objetivo: conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de passageiros e a organização do mercado:

o transporte rodoviário de passageiros em relação aos outros modos de transporte de passageiros (comboio, veículos particulares), diferentes atividades do transporte rodoviário de passageiros, sensibilização para a deficiência, travessia das fronteiras (transporte internacional), organização dos principais tipos de empresas de transporte rodoviário de passageiros.";

B) A secção 2 é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

"2.1. *Opção que inclui simultaneamente a frequência de cursos e um exame*

A qualificação inicial comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1. A duração desta qualificação inicial é de 280 horas.

Cada candidato a motorista deve efetuar pelo menos 20 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada condutor pode efetuar, no máximo, 8 horas das 20 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

Os Estados-Membros podem autorizar que parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das tecnologias da informação e comunicação (tais como a aprendizagem eletrónica), embora assegurando que a devida qualidade da formação é mantida, e selecionando os temas em relação aos quais a utilização de tais ferramentas seja mais eficaz. Em particular, os Estados-Membros exigem uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados.

Os Estados-Membros podem considerar como parte do programa de formação outros módulos específicos exigidos nos termos de outros atos legislativos da União. São exemplo deste caso, mas não o esgotam, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*) para a condução de mercadorias perigosas, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*\*) e a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho (\*\*\*)

Para os motoristas referidos no artigo 5.º, n.º 5, a duração da qualificação inicial é de 70 horas, cinco das quais de condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada submetem o motorista a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1.

---

(\*) Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas (JO L 260 de 30.9.2008, p. 13).

(\*\*) Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, respeitante aos direitos dos passageiros no transporte de autocarro e que altera o Regulamento (CE) n.º 2006/2004 (JO L 55 de 28.2.2011, p. 1).

(\*\*\*) Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho, de 22 de dezembro de 2004, relativo à proteção dos animais durante o transporte e operações afins e que altera as Diretivas 64/432/CEE e 93/119/CE e o Regulamento (CE) n.º 1255/97 (JO L 3 de 5.1.2005, p. 1).";

b) No ponto 2.2., alínea b), o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como definidos pela Diretiva 2006/126/CE.";

C) As secções 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

"Secção 3: Qualificação inicial acelerada prevista no artigo 3.º, n.º 2

A qualificação inicial acelerada comporta o ensino de todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1. A duração é de 140 horas.

Cada candidato deve efetuar pelo menos 10 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada condutor pode efetuar, no máximo, 4 horas das 10 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

As disposições do quarto parágrafo do ponto 2.1 aplicam-se igualmente à qualificação inicial acelerada.

Para os motoristas referidos no n.º 5 do artigo 5.º, a duração da qualificação inicial acelerada é de 35 horas, das quais duas e meia em condução individual.

No final dessa formação, as autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada submetem o motorista a um exame escrito ou oral. Esse exame inclui pelo menos uma questão por objetivo referido na lista das matérias que consta da secção 1.

Secção 4: Formação contínua obrigatória prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b)

São organizados cursos de formação contínua por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionados por períodos de pelo menos sete horas. O centro de formação reconhecido pode ministrar esses cursos de formação contínua parcialmente em simuladores topo de gama e através da utilização de ferramentas das tecnologias da informação e comunicação (tais como a aprendizagem eletrónica), embora assegurando que a qualidade da formação é mantida, e selecionando os temas em relação aos quais a utilização de tais ferramentas seja mais eficaz. Em particular, os Estados-Membros exigem uma identificação fidedigna do utilizador e meios de controlo adequados. Pelo menos um dos períodos de sete horas deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes e, na medida do possível, as necessidades específicas de formação do condutor. Durante as 35 horas, devem ser abordadas uma série de diferentes matérias, incluindo a repetição da formação caso fique demonstrado que o condutor tem necessidades específicas de readaptação.

Os Estados-Membros podem considerar a possibilidade de contabilizar a formação específica completa exigida nos termos de outros atos legislativos da União até ao equivalente de um dos períodos estipulados de sete horas. São exemplo deste caso, mas não o esgotam, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para a condução de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e a formação relativa à sensibilização para a deficiência no transporte de passageiros ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011.";

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

A) O título passa a ter a seguinte redação:

"DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA";

B) A secção 2 é alterada do seguinte modo:

a) No que diz respeito à face 1 da carta de qualificação de motorista:

i) Na alínea d), o ponto 9. passa a ter a seguinte redação:

"9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;"

ii) Na alínea e), a primeira frase passa a ter a seguinte redação:

"A menção "Modelo da União Europeia" na ou nas línguas do Estado-Membro que emite a carta e a menção "Carta de qualificação de motorista", nas restantes línguas da União, impressa a azul, a fim de constituir o pano de fundo da carta:"

b) No que diz respeito à face 2 da carta de qualificação de motorista, na alínea a), os pontos 9. e 10. passam a ter a seguinte redação:

"9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

10. o código harmonizado 95 da União Europeia previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE";

C) Na secção 4, o título relativo ao modelo de carta de qualificação de motorista passa a ter a seguinte redação: "MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA". Na face 2 do modelo, o número 10. ("Código comunitário") passa a ter a seguinte redação: "Código da União".

D) É aditada a seguinte secção:

"5. Disposições transitórias

As cartas de qualificação de motorista emitidas antes de [JO: inserir a data mencionada no artigo 3.º, n.º I] são válidas até ao termo do respetivo prazo de validade."



B. É aditado o seguinte anexo:

"Anexo III – Quadro de correspondência das referências a determinadas categorias de cartas de condução

<i>Referência na presente diretiva</i>	<i>Referência na Diretiva 2006/126/CE</i>
C+E	CE
C1+E	C1E
D+E	DE
D1+E	D1E

"