

DIRETIVAS

DIRETIVA (UE) 2018/645 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de abril de 2018

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 ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total segundo o qual a União deverá adotar uma posição próxima de zero mortes em acidentes de viação até 2050.
- (2) Na sua Comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020, intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas na estrada na União até 2020, a começar em 2010. A fim de 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) A meta vinculativa de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União em pelo menos 40 % até 2030 relativamente ao nível de 1990 foi aprovada pelo Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014. Essa meta de redução das emissões contribuirá para o cumprimento dos objetivos de longo prazo estabelecidos pelo Acordo de Paris, e todos os setores da economia deverão contribuir para a alcançar. No setor dos transportes, é necessária uma abordagem abrangente para promover a redução das emissões e a eficiência energética. Deverão ser feitos progressos para a mobilidade hipocarbónica, nomeadamente através da investigação e da adoção de avanços tecnológicos já disponíveis. Convém formar devidamente os motoristas para conduzirem da forma mais eficiente possível.
- (4) Tendo avaliado a aplicação da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, a Comissão identificou algumas lacunas. As principais insuficiências identificadas foram dificuldades e incerteza jurídica na interpretação das isenções; o teor da formação, considerado apenas parcialmente pertinente para as necessidades

⁽¹⁾ JO C 288 de 31.8.2017, p. 115.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 13 de março de 2018 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 12 de abril de 2018.

⁽³⁾ 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).

dos motoristas; dificuldades dos motoristas na obtenção do reconhecimento mútuo de formação completada ou parcialmente completada efetuada noutro Estado-Membro; e incoerências nas condições de idade mínima entre as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE ⁽¹⁾ do Parlamento Europeu e do Conselho.

- (5) A fim de melhorar a clareza jurídica da Diretiva 2003/59/CE, todas as referências a atos da União revogados ou substituídos deverão ser suprimidas ou alteradas.
- (6) A fim de proporcionar certeza e coerência com outros atos da União, deverá ser introduzido um certo número de alterações nas isenções 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 ⁽²⁾. Algumas dessas isenções estão relacionadas com situações em que a condução não constitui a principal atividade exercida pelos motoristas e em que o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela Diretiva 2003/59/CE constituiria um encargo desproporcionado para os motoristas. Em geral, considera-se que a condução não representa a atividade principal dos motoristas caso o tempo de trabalho mensal que lhe é dedicado seja inferior a 30 %.
- (7) Caso a condução seja realizada com pouca frequência em zonas rurais por motoristas que aprovisionam a sua própria empresa, deverão aplicar-se isenções, desde que a segurança rodoviária continue a ser assegurada. Tendo em conta as diferentes condições das zonas rurais da União em termos de geografia, de clima e de densidade populacional, os Estados-Membros deverão dispor de discricionariedade para determinar se o serviço de condução em causa pode ser considerado um serviço ocasional e se uma isenção desta natureza tem impacto na segurança rodoviária: por exemplo, em função do tipo de estrada, do volume de tráfego ou da presença de utentes vulneráveis da estrada.
- (8) Tendo em conta que as pessoas que trabalham na agricultura, na horticultura, na silvicultura, na pecuária e na pesca, as quais estão isentas da presente diretiva, têm de percorrer, aquando da realização do seu trabalho, distâncias que apresentam grandes diferenças na União, deverá caber aos Estados-Membros determinar, no seu direito nacional, as distâncias máximas autorizadas, calculadas a partir do local de estabelecimento da empresa, a que as isenções são aplicáveis.
- (9) Os motoristas que foram isentados do requisito de qualificação inicial deverão estar obrigados a efetuar formação contínua para garantir que os seus conhecimentos fundamentais para a função se mantêm atualizados, continuando no entanto a beneficiar dessa isenção.
- (10) Os Estados-Membros deverão proceder, em colaboração com a Comissão, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os certificados de aptidão profissional (CAP). Os Estados-Membros deverão criar a plataforma eletrónica necessária para esse efeito, tendo em conta uma análise custos-benefícios efetuada pela Comissão, incluindo a opção de alargar a rede de cartas de condução da UE criada ao abrigo da Diretiva 2006/126/CE. Para além de outras vantagens, tal permitirá aos Estados-Membros acederem facilmente a informações sobre as formações completadas não documentadas na carta de condução do condutor. É importante que os Estados-Membros e a Comissão se esforcem por desenvolver mais esta funcionalidade, a fim de permitir o acesso em tempo real durante os controlos na estrada.
- (11) Tendo em conta a evolução em matéria de formação e de educação, e a fim de aumentar a contribuição da Diretiva 2003/59/CE para a segurança rodoviária e para a importância da formação para os motoristas, deverá reforçar-se, nos cursos de formação, as matérias relativas à segurança rodoviária, tais como a perceção dos riscos; a proteção dos utentes mais vulneráveis da estrada, em particular os peões, os ciclistas e as pessoas com mobilidade reduzida; a condução eficiente do ponto de vista do consumo de combustível; e a condução em condições meteorológicas extremas e com cargas extraordinárias. Neste contexto, os cursos deverão abranger igualmente os sistemas de transporte inteligentes, e deverão adaptar-se à evolução tecnológica.
- (12) Os Estados-Membros deverão dispor de uma opção clara para melhorar e modernizar as práticas de formação com recurso às ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC), tais como a aprendizagem eletrónica e mista, para uma parte da formação, sem deixar de assegurar a qualidade da formação. No que respeita à melhoria e à modernização das práticas de formação com recurso às ferramentas das TIC, é importante ter em conta que determinados tópicos, tais como a colocação de correntes de neve, a fixação da carga ou outros elementos de formação em que o aspeto prático é importante, requerem formação prática e não podem ser devidamente tratados por meio das referidas ferramentas de aprendizagem. A formação prática pode consistir na condução, mas não obrigatoriamente. Uma parte substancial da formação exigida nos termos da presente diretiva deverá ser ministrada em centros de formação reconhecidos.
- (13) A fim de assegurar a coerência entre os diversos tipos de formação requeridos nos termos do direito da União, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de combinar diferentes tipos de formação relevantes; por exemplo, deverão poder combinar a formação em matéria de transporte de mercadorias perigosas, de sensibilização para a deficiência ou de transporte de animais, com a formação prevista na Diretiva 2003/59/CE.

⁽¹⁾ 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⁾ 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).

- (14) A fim de evitar que a divergência das práticas entre os Estados-Membros impeça o reconhecimento mútuo e restrinja o direito que assiste aos motoristas de efetuarem a formação contínua no Estado-Membro onde trabalham, as autoridades dos Estados-Membros deverão ter de emitir, caso não seja possível inscrever a formação completada na carta de condução, uma carta de qualificação de motorista, no formato previsto pelos modelos normalizados, que assegurará o reconhecimento mútuo de todos os motoristas que preencham os requisitos da Diretiva 2003/59/CE.
- (15) A utilização de certificados de motorista por motoristas de países terceiros 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 pretendem exercer uma atividade profissional noutro Estado-Membro. Para evitar situações em que, nessas circunstâncias, os motoristas tenham de repetir a formação quando aceitarem um novo emprego, os Estados-Membros deverão ser incentivados a cooperar e a trocar informações sobre as qualificações dos motoristas.
- (16) A fim de permitir uma transição harmoniosa, os certificados de motorista válidos e as cartas de qualificação de motorista válidas emitidos de acordo com as regras aplicáveis antes da aplicação das disposições alteradas pela presente diretiva deverão ser reconhecidos até ao termo do seu prazo de validade. Essas alterações não invalidam a formação recebida, nem as cartas de condução emitidas para certificar essa formação, antes da sua aplicação.
- (17) A fim de proporcionar clareza jurídica e de garantir requisitos de idade mínima harmonizados para os fins estabelecidos na Diretiva 2003/59/CE, deverá prever-se uma derrogação clara na Diretiva 2006/126/CE, que 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 afeta as opções existentes para reduzir ou para prever exceções a esses requisitos de idade mínima.
- (18) As alterações da Diretiva 2006/126/CE deverão limitar-se a alterações diretamente relacionadas com a revisão da Diretiva 2003/59/CE e a facilitar a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos. Uma análise mais exaustiva da transposição e da aplicação da Diretiva 2006/126/CE, incluindo a delimitação entre determinadas categorias de veículos, afigura-se desejável e deverá ser incluída numa futura revisão da Diretiva 2006/126/CE.
- (19) A fim de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de melhorar a qualidade do ar, facilitando a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de autorizar os titulares de uma carta de condução de categoria B a conduzir determinados tipos de veículos movidos a combustíveis alternativos cuja massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg mas não superior a 4 250 kg. Essa possibilidade de exceder os 3 500 kg deverá estar condicionada a que a massa adicional permitida se deva exclusivamente ao excesso de massa resultante dos sistemas de propulsão alternativos e deverá estar sujeita a limitações e condições destinadas a evitar efeitos negativos sobre a segurança rodoviária.
- (20) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, 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 pode, em razão da natureza transfronteiriça do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.
- (21) Por conseguinte, as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE deverão ser alteradas,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

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

1) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Âmbito

A presente diretiva aplica-se à atividade de condução exercida por:

a) Nacionais de um Estado-Membro; e

b) Nacionais de um país terceiro empregados ou contratados por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, a seguir denominados “motoristas”, que efetuam transportes rodoviários na União, em estradas abertas ao público, por meio de:

- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução 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 de condução reconhecida como equivalente,
- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução das categorias D1, D1 + E, D ou D + E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE, ou uma carta de condução reconhecida como equivalente.

Para efeitos da presente diretiva, as referências a categorias de cartas de condução com um sinal mais (“+” são lidas de acordo com a tabela 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 passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

Isenções

1. A presente diretiva não se aplica aos motoristas de veículos:

- a) cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 45 km/h;
- b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais ou dos serviços de transporte de urgência em ambulância, quando o transporte seja efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;
- c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, de reparação ou de manutenção, ou aos motoristas de veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- d) Para os quais seja exigida uma carta de condução da categoria D ou D1 e que sejam conduzidos, sem passageiros a bordo, por pessoal de manutenção para ou a partir de um centro de manutenção situado nas imediações da base de manutenção mais próxima utilizada pelo operador de transportes, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista;
- e) Utilizados em situações de emergência ou afetados a missões de salvamento, incluindo veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária;
- f) Utilizados em aulas ou exames de condução automóvel destinados à obtenção de uma carta de condução ou de um Certificado de Aptidão Profissional (CAP), nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, desde que não sejam utilizados para o transporte comercial de mercadorias ou de passageiros;
- g) Utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de bens;
- h) Que transportem material, equipamento ou máquinas destinados a ser utilizados pelo motorista no exercício da sua profissão, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista.

No que diz respeito à alínea f) do presente número, 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 estiver em fase de formação complementar de condução durante a aprendizagem em contexto de trabalho, desde que essa pessoa esteja acompanhada por outra pessoa com um CAP, ou por um instrutor de condução, para a categoria de veículo utilizado para os fins estabelecidos nessa alínea.

2. A presente diretiva não se aplica caso sejam preenchidas todas as condições a seguir indicadas:

- a) Os motoristas dos veículos circulem em zonas rurais para aprovisionar a sua própria empresa;
- b) Os motoristas não ofereçam serviços de transporte; e
- c) Os Estados-Membros considerem que o transporte é ocasional e não tem impacto na segurança rodoviária.

3. A presente diretiva não se aplica aos motoristas de veículos utilizados ou alugados sem motorista por empresas agrícolas, horticolas, florestais, pecuárias ou de pesca para o transporte de mercadorias como parte da sua própria atividade empresarial, exceto se a condução fizer parte da atividade principal do motorista ou exceder a distância máxima prevista no direito nacional a partir do local de estabelecimento da empresa que é proprietária do veículo, o aluga ou o toma em locação.»;

3) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 7.º

Formação contínua

A formação contínua permite que os titulares de um CAP atualizem os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária, a saúde e a segurança no trabalho e a redução do impacto ambiental da condução.

Essa formação é organizada por um centro de formação reconhecido, em conformidade com a secção 5 do anexo I. A formação consiste em ensino em salas de aula, em formação prática e, se disponível, em formação ministrada através de ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC) ou de simuladores de topo de gama. Se um motorista mudar de empresa, a formação contínua já efetuada deve ser tomada em consideração.

A formação contínua tem por objetivo aprofundar e rever algumas das matérias referidas na secção 1 do anexo I. Deve abranger uma variedade de matérias e deve incluir sempre pelo menos uma matéria relacionada com a segurança rodoviária. As matérias da formação devem ter em conta a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes e, tanto quanto possível, as necessidades específicas dos motoristas em matéria de formação.»;

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

«Os motoristas referidos no artigo 1.º, alínea a), da presente diretiva obtêm a qualificação inicial referida no artigo 5.º da presente diretiva 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 comprovativo da qualificação inicial e no CAP comprovativo da formação contínua, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código harmonizado “95” da União 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 da presente diretiva:

— na carta de condução, ou

— na carta de qualificação de motorista, estabelecida em conformidade com o modelo descrito no anexo II da presente diretiva.

Se as autoridades competentes do Estado-Membro em que o CAP foi obtido não puderem apor o código da União na carta de condução do motorista, 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 verificar a 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 comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente diretiva por meio do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), desde que o certificado ostente o código “95” da União. Para efeitos da presente diretiva, o Estado-Membro emissor refere o código “95” da União na secção de observações do certificado, se o motorista em causa tiver cumprido os requisitos de qualificação e os requisitos de formação previstos na presente diretiva.

3. Os certificados de motorista que não ostentem o código “95” da União e que tenham sido emitidos antes de 23 de maio de 2020 em conformidade com o artigo 5.º, em particular com o n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, a fim de atestar o cumprimento dos requisitos de formação estabelecidos na presente diretiva, são aceites como prova de qualificação até ao termo do seu 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) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

Rede de execução

1. Para efeitos de execução, os Estados-Membros trocam informações sobre os CAP emitidos ou retirados. Para esse efeito, os Estados-Membros criam, em cooperação com a Comissão, uma rede eletrónica ou trabalham na extensão de uma rede existente, tendo em conta a avaliação da opção mais rentável efetuada pela Comissão.
2. A rede pode conter informações constantes dos CAP, bem como informações sobre os procedimentos administrativos relacionados com os CAP.
3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento dos dados pessoais seja efetuado unicamente para efeitos de verificação do cumprimento da presente diretiva, nomeadamente dos requisitos de formação nela estabelecidos, nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).
4. O acesso à rede deve ser protegido. Os Estados-Membros podem limitar o acesso às autoridades competentes responsáveis pela aplicação e pelo controlo do cumprimento da presente diretiva.

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

7) 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 das idades mínimas previstas no n.º 4, alíneas g), i) e k), do presente artigo, a idade mínima para a emissão de uma carta de condução das categorias C e CE; D1 e D1E; e D e DE, respetivamente, é a idade mínima prescrita para a condução desses veículos para os titulares de um CAP previsto no artigo 5.º, n.º 2, no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), primeiro parágrafo, no artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), primeiro parágrafo, ou no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), consoante o que for aplicável.

Caso, 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 2003/59/CE, um Estado-Membro autorize 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 aplicável a que se refere o primeiro parágrafo do presente número e não for titular de um CAP.

(*) 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 que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).»;

2) No artigo 6.º, ao n.º 4 é aditada a seguinte alínea:

- «c) De veículos movidos a combustíveis alternativos a que se refere o artigo 2.º da Diretiva 96/53/CE do Conselho (*) com uma massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, para transporte de mercadorias sem reboque por titulares de uma carta de condução da categoria B emitida pelo menos dois anos antes, desde que a massa que excede os 3 500 kg se deva exclusivamente ao excesso de massa que o sistema de propulsão apresenta em relação ao sistema de propulsão de um veículo com as mesmas dimensões, mas equipado com um motor de combustão interna convencional, de ignição comandada ou de ignição por compressão, desde que a capacidade de carga não seja superior à desse mesmo veículo.

(*) 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).»;

3) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Assistência mútua

1. Os Estados-Membros prestam assistência mútua na aplicação da presente diretiva e trocam informações sobre as cartas de condução que tenham emitido, trocado, substituído, renovado ou cassado. Os Estados-Membros utilizam a rede de cartas de condução da UE criada para o efeito, logo que esta estiver operacional.

2. A rede pode também ser utilizada para o intercâmbio de informações para efeitos de controlo previstos na legislação da União.

3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento de dados pessoais a que se refere a presente diretiva seja efetuado exclusivamente para efeitos de aplicação da presente diretiva e das Diretivas 2003/59/CE e (UE) 2015/413 (*) do Parlamento Europeu e do Conselho. O tratamento de dados pessoais efetuado no âmbito da presente diretiva deve estar em conformidade com os Regulamentos (UE) 2016/679 (**) e (CE) n.º 45/2001 (***) do Parlamento Europeu e do Conselho.

4. O acesso à rede deve ser protegido. Os Estados-Membros podem limitar o acesso às autoridades competentes responsáveis pela aplicação e pelo controlo do cumprimento da presente diretiva e das Diretivas 2003/59/CE e (UE) 2015/413.

(*) 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).

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

(***) Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).».

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até 23 de maio de 2020, salvo se se tratar de disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao artigo 1.º, ponto 6, da presente diretiva, que serão postas em vigor até 23 de maio de 2021. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência quando 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 no domínio regulado 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 destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 18 de abril de 2018.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

A. TAJANI

Pelo Conselho

A Presidente

L. PAVLOVA

ANEXO

Os anexos 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:

i) 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, previsto no anexo II da Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2008 (*).

(*) 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).»,

ii) 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.».

iii) o ponto 1.3 passa a ter a seguinte redação:

«1.3. Objetivo: ser capaz de 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 em relação a outros veículos e da utilização da inércia do veículo, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada, e familiaridade com os sistemas de transporte inteligentes que melhoram a eficiência da condução e prestam assistência na planificação de trajetos.».

iv) antes do título «Cartas C, C + E, C1 e C1 + E», é inserido o seguinte ponto:

«1.3-A. Objetivo: ser capaz de antecipar, de 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; compreender como preparar e planear uma viagem na presença de condições meteorológicas excecionais; estar familiarizado com a utilização do equipamento de segurança associado e perceber em que momento é necessário adiar ou cancelar uma viagem em virtude de condições meteorológicas extremas; adaptar-se aos riscos do tráfego, nomeadamente manobras perigosas no tráfego ou distração durante a condução (causada pela utilização de dispositivos eletrónicos, por comer, por beber, etc.); reconhecer e adaptar-se a situações perigosas e ser capaz de lidar com o stress delas resultante, nomeadamente relacionado com a dimensão e a massa dos veículos e com os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e condutores de 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 seleccionar 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.».

v) 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.».

vi) o ponto 1.5 passa a ter a seguinte redação:

«1.5. Objetivo: ser capaz de assegurar a segurança e o conforto dos passageiros:

calibragem dos movimentos longitudinais e laterais, repartição das vias, posicionamento sobre a calçada, suavidade de travagem, trabalho da consola, utilização de infraestruturas específicas (espaços públicos, vias reservadas), gestão de conflitos entre uma condução em segurança e as outras funções enquanto motorista, interação com os passageiros, especificidades do transporte de determinados grupos de passageiros (deficientes, crianças).»,

vii) 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.»,

viii) o ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

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

períodos máximos de trabalho específicos ao setor dos 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 manipulação do tacógrafo; 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).»,

ix) o ponto 2.2 passa a ter a seguinte redação:

«2.2. Objetivo: conhecer a regulamentação relativa ao transporte de mercadorias:

títulos para o exercício da atividade de transporte, documentos de bordo, proibições de circular em determinadas vias, taxas rodoviárias, obrigações dos contratos-modelo de transporte de mercadorias, redação dos documentos que constituem o contrato de transporte, autorizações de transporte internacional, obrigações da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), redação da declaração de expedição, passagem das fronteiras, transitários, documentos especiais de acompanhamento da mercadoria.»,

x) 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.).»,

xi) 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, sensibilidade 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:

i) 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 candidato a motorista pode efetuar, no máximo, oito 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 uma parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica, sem deixar de assegurar que a elevada qualidade e a eficácia da formação sejam mantidas, e selecionando os temas para os quais a utilização de ferramentas das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, 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. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) para o transporte 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).»,

ii) 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 estabelecidos na 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 a motorista 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 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 candidato a motorista pode efetuar, no máximo, quatro 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 ponto 2.1, quarto parágrafo, aplicam-se igualmente à qualificação inicial acelerada.

Para os motoristas referidos no artigo 5.º, n.º 5, 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 obrigatória por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionadas por períodos de pelo menos sete horas, que podem ser repartidos por dois dias consecutivos. Em caso de recurso à aprendizagem eletrónica, o centro de formação reconhecido deve assegurar que a manutenção da devida qualidade da formação, inclusive selecionando os temas para os quais a utilização das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. A duração máxima da formação eletrónica é de 12 horas. Pelo menos um dos períodos do curso de formação deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta as necessidades de formação específicas das operações de transportes efetuadas pelo motorista e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes, bem como, tanto quanto possível, as necessidades específicas do motorista em matéria de formação. Durante as 35 horas, deverão ser abordadas diferentes matérias, incluindo a repetição de conteúdos da formação, caso se verifique que o motorista precisa de medidas de apoio específicas.

Os Estados-Membros podem ponderar que a formação específica completada exigida nos termos de outra legislação da União seja contabilizada até ao equivalente de um dos períodos fixados de sete horas. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e, para o transporte de passageiros, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011. Contudo, os Estados-Membros podem decidir que a formação específica completada requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas conte como dois dos períodos de sete horas, desde que esta seja a única formação tida em conta na formação contínua.»;

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) o ponto 2 é alterado do seguinte modo:

i) na face 1 da carta de qualificação de motorista:

— 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;»,

— 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 oficiais da União, impressa a azul, a fim de constituir o pano de fundo da carta.»;

ii) na face 2 da carta de qualificação de motorista, 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 previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE,»,

c) o ponto 4 é alterado do seguinte modo:

i) o título passa a ter a seguinte redação:

«MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA»,

ii) na face 2 do modelo, na rubrica 10, os termos «Código comunitário» são substituídos pelos termos «Código da União»,

d) é aditado o seguinte ponto:

«5. Disposições transitórias

As cartas de qualificação de motorista emitidas antes de 23 de maio de 2020 são válidas até ao termo do seu prazo de validade.»;

3) É aditado o seguinte anexo:

«ANEXO III

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA DAS REFERÊNCIAS A DETERMINADAS CATEGORIAS DE CARTAS DE CONDUÇÃO

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