Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/2205

5.11.2025

DIRETIVA (UE) 2025/2205 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 22 de outubro de 2025

relativa às cartas de condução, que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 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 Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) Em 2017, na sua reunião informal realizada em Malta, o Conselho (Transportes) reconheceu que o número persistentemente elevado de vítimas mortais e de feridos graves em acidentes de viação constitui um grave problema da sociedade e fixou a meta de reduzir para metade o número de feridos graves na União até 2030. Na Declaração de Valeta sobre Segurança Rodoviária, adotada pelos Ministros dos Transportes dos Estados Membros em 29 de março de 2017, a Comissão foi exortada a traçar uma política e um regime jurídico reforçados em matéria de segurança rodoviária a nível da União para a década com início em 2020, que incluíssem o ambicioso objetivo a longo prazo de atingir um número de mortes próximo de zero até 2050, reforçando a proteção dos utentes da estrada, em especial dos utentes vulneráveis da estrada, que são, na maior parte dos casos, as vítimas dos acidentes de viação. Os esforços anteriormente empreendidos pelas autoridades públicas resultaram numa redução do número de vítimas mortais de acidentes de viação de 51 400 em 2001 para 19 800 em 2021. No entanto, esses números ficaram aquém da meta da União de reduzir em 75 % o número de vítimas mortais de acidentes de viação entre 2001 e 2020, e os progressos realizados no sentido de reduzir para metade o número de vítimas mortais durante a primeira década acabaram depois por estagnar. A União está empenhada em aproximar-se o mais possível das zero vítimas mortais de acidentes de viação até 2050. A Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 9 de dezembro de 2020, intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro» («Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente») define a estratégia «Visão Zero» relacionada com esse objetivo.

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

[1] JO C 293 de 18.8.2023, p. 133.
[2] Posição do Parlamento Europeu de 28 de fevereiro de 2024 (JO C, C/2025/1355, 17.3.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2025/1355/oj) e posição do Conselho em primeira leitura de 29 de setembro de 2025 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Posição do Parlamento Europeu de 21 de outubro de 2025 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(3) O regime criado pela Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) deverá ser atualizado de modo a adequar-se à nova era e ser sustentável, inclusivo, inteligente e resiliente. Deverá ter em conta a necessidade de reduzir as emissões e o consumo energético dos transportes – nomeadamente através de uma maior adoção de veículos alimentados por combustíveis alternativos –, a digitalização, as tendências demográficas e a evolução tecnológica, a fim de reforçar a competitividade da economia da União. Em especial, no que diz respeito a alguns veículos alimentados por combustíveis alternativos, a maior massa destes veículos face aos veículos convencionais deverá refletir-se no âmbito das categorias de cartas de condução. Importa simplificar e digitalizar os procedimentos administrativos, para eliminar os obstáculos remanescentes, nomeadamente administrativos, à livre circulação de condutores e que fixam a sua residência num Estado-Membro diferente daquele que emitiu a carta de condução. Um regime harmonizado para uma carta de condução normalizada a nível da União deverá abranger tanto as cartas de condução físicas como as cartas de condução digitais (cartas de condução «móveis») de todas as categorias e prever o seu reconhecimento mútuo, caso tenham sido devidamente emitidas em conformidade com a presente diretiva.

(4) A Comunidade Europeia introduziu o primeiro «modelo comunitário» de carta de condução física em 4 de dezembro de 1980. Desde então, as regras relativas a tal modelo comunitário tornaram-se a pedra angular das estruturas de emissão de cartas de condução mais avançadas do mundo, abrangendo mais de 250 milhões de condutores. A presente diretiva deverá, por conseguinte, basear-se na experiência e na prática acumuladas e determinar regras harmonizadas para as normas da União em matéria de cartas de condução físicas. As cartas de condução físicas emitidas na União deverão, em especial, proporcionar um elevado nível de proteção contra a fraude e a falsificação, através de medidas contra a falsificação, bem como a possibilidade de incorporar circuitos integrados ou códigos QR.

(5) Qualquer tratamento de dados pessoais para efeitos da execução da presente diretiva deverá respeitar o regime de proteção de dados da União, em especial a Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]), o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) e a Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]).

(6) A presente diretiva prevê uma base jurídica para o armazenamento de um conjunto obrigatório de dados pessoais nas cartas de condução físicas e respetivos circuitos integrados ou códigos QR, bem como nas cartas de condução móveis, para efeitos de prova e verificação do direito de conduzir e da identidade de uma pessoa, a fim de garantir um elevado nível de segurança rodoviária em toda a União. Esses dados deverão limitar-se aos elementos necessários para provar o direito de conduzir da pessoa, identificá-la e verificar os seus direitos de condução e identidade. O armazenamento e outros tipos de tratamento desses dados deverão cumprir, em especial, o artigo 6.º, n.º 1, alínea e), e, no que diz respeito aos dados biométricos, o artigo 9.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) 2016/679. A presente diretiva prevê igualmente garantias adicionais para assegurar a proteção dos dados pessoais divulgados a um verificador e por este conservados durante o processo de verificação. Em especial, o verificador só deverá poder conservar esses dados se estiver autorizado a fazê-lo pelo direito da União ou pelo direito nacional; por exemplo, um agente da polícia poderá estar autorizado a incluir dados relativos à carta de condução num relatório policial, ou uma empresa de aluguer poderá estar autorizada a inserir os dados da carta de condução num contrato de aluguer de um veículo.

(7) A fim de proporcionar clareza jurídica e garantir uma transição sem descontinuidades entre a Diretiva 2006/126/CE e a presente diretiva, os Estados-Membros deverão poder armazenar dados pessoais adicionais num circuito integrado, se tal estiver previsto em disposições de direito nacional conformes com o Regulamento (UE) 2016/679. No entanto, a presente diretiva não constitui, em si mesma, uma base jurídica para a inclusão desses dados adicionais.

([3]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj).

([4]) Diretiva 2002/58/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2002, relativa ao tratamento de dados pessoais e à proteção da privacidade no sector das comunicações eletrónicas (Diretiva relativa à privacidade e às comunicações eletrónicas) (JO L 201 de 31.7.2002, p. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([5]) Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([6]) Diretiva (UE) 2016/680 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas autoridades competentes para efeitos de prevenção, investigação, deteção ou repressão de infrações penais ou execução de sanções penais, e à livre circulação desses dados, e que revoga a Decisão-Quadro 2008/977/JAI do Conselho (JO L 119 de 4.5.2016, p. 89, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/680/oj).

(8) Em contrapartida, o código QR a criar pela presente diretiva deverá permitir a verificação da autenticidade das informações impressas na carta de condução física. No entanto, não deverá permitir o armazenamento de informações adicionais às constantes da carta de condução física.

(9) A presente diretiva não constitui uma base legal para a criação ou manutenção de bases de dados a nível nacional para o armazenamento de dados biométricos nos Estados-Membros, que é uma questão de direito nacional que deve ser conforme com o direito da União em matéria de proteção de dados. Além disso, a presente diretiva não constitui uma base legal para a criação ou manutenção de uma base de dados centralizada de dados biométricos a nível da União.

(10) A transformação digital é uma das prioridades da União. No caso do transporte rodoviário, contribui para eliminar os obstáculos administrativos à livre circulação de pessoas que ainda subsistem, como os relacionados com o tempo necessário para a emissão de cartas de condução físicas. Por conseguinte, deverá ser criada uma norma da União distinta para as cartas de condução móveis emitidas na União. A fim de facilitar a digitalização, as cartas de condução móveis deverão constituir, por defeito, o formato a emitir aos requerentes com efeitos a partir de uma data correspondente a 54 meses a partir da data de adoção do primeiro dos atos de execução necessários para a introdução das cartas de condução móveis, sem prejuízo do direito do requerente de obter a carta de condução em formato físico ou em ambos os formatos ao mesmo tempo, mediante um único pedido. Os Estados-Membros têm a possibilidade de emitir cartas de condução móveis antes da data em que o formato digital passe a ser o formato por defeito.

(11) Em conformidade com o objetivo da transformação digital de não deixar os cidadãos para trás, conforme expresso na Declaração Europeia sobre os Direitos e Princípios Digitais para a Década Digital, de 2023, é imperativo que os cidadãos continuem a ter o direito de solicitar uma carta de condução em formato físico, para além da carta de condução em formato digital. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão facultar ao requerente a carta de condução em formato físico, a seu pedido, sem demora injustificada e, em geral, no prazo de três semanas, caso o requerente já seja titular de uma carta de condução desse Estado-Membro em formato móvel que ateste os seus direitos de condução. Além disso, em situações urgentes, em que a receção tardia da carta de condução física possa causar prejuízos desproporcionais ao requerente, os Estados-Membros são incentivados a prever a possibilidade de recorrer a um procedimento de urgência que permita a emissão da carta de condução física em poucos dias, em troca de um aumento proporcional das taxas administrativas correspondentes.

(12) A carta de condução móvel deverá conter não só as informações inscritas na carta de condução física, mas também informações que permitam verificar a autenticidade desses dados. No entanto, deverá garantir-se que, mesmo em caso de verificação, a quantidade de dados pessoais disponibilizados se limite ao que seria inscrito na carta de condução física e ao que for estritamente necessário para a verificação da autenticidade desses dados. Além disso, a menos que o direito da União ou o direito nacional o permita, os dados necessários para a verificação não deverão ser conservados depois de esta ser efetuada. Os Estados-Membros deverão assegurar que as cartas de condução físicas e móveis emitidas à mesma pessoa sejam equivalentes no que respeita aos direitos e condições em que essa pessoa está habilitada a conduzir, bem como no que respeita à validade administrativa das cartas de condução, conforme previsto na presente diretiva.

(13) Compete aos Estados-Membros definir as suas próprias regras nacionais para exigir o pagamento de uma taxa pela emissão de uma carta de condução. No entanto, os Estados-Membros deverão atuar com o devido cuidado para não influenciar a liberdade de escolha dos cidadãos em relação aos formatos das cartas de condução através da criação de taxas administrativas desproporcionais que favoreçam indevidamente um formato em detrimento do outro.

(14) Os Estados-Membros deverão trabalhar em conjunto com vista à utilização e ao mútuo reconhecimento a nível mundial das cartas de condução móveis. Tal poderá implicar alterações à Convenção Internacional relativa à Circulação Automóvel, de 24 de abril de 1926, à Convenção de Genebra sobre a Circulação Rodoviária, de 19 de setembro de 1949, e à Convenção de Viena sobre a Circulação Rodoviária, de 8 de novembro de 1968. A Comissão está na melhor posição para prestar assistência aos Estados-Membros a este respeito, em especial no que se refere às condições de interoperabilidade que permitirão o reconhecimento generalizado das cartas de condução móveis da União. Como primeiro passo nesse processo, a Comissão deverá ter em conta a evolução relevante nos países terceiros quando adotar atos de execução relativos às cartas de condução móveis.

(15) A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente define uma visão para a União melhorar significativamente a sustentabilidade da mobilidade e dos transportes. As emissões do setor dos transportes rodoviários incluem emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, ruído e microplásticos provenientes do desgaste dos pneus e das estradas. O estilo de condução influencia a quantidade destas emissões, que podem ter impactos negativos no ambiente e na saúde humana. Por conseguinte, os exames de condução deverão garantir que a formação dos condutores permita que estes reduzam o seu impacto no que diz respeito às emissões, nomeadamente através da condução ecológica, e que os prepare para a condução de veículos com nível nulo ou baixo de emissões.

(16) A fim de permitir que os cidadãos e residentes beneficiem diretamente das vantagens do mercado interno sem incorrer em encargos administrativos adicionais desnecessários, o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]) prevê o acesso a procedimentos em linha relevantes para o funcionamento do mercado interno, inclusive para os utilizadores transfronteiriços. As informações sobre a aquisição e renovação de uma carta de condução já estão abrangidas pelo anexo I do referido regulamento. O anexo II do mesmo regulamento deverá ser alterado a fim de assegurar que os utilizadores que seguem um procedimento administrativo relacionado com a carta de condução beneficiem de procedimentos integralmente em linha.

(17) As cartas de condução deverão ser categorizadas em função dos tipos de veículos para os quais conferem o direito de conduzir. Essa categorização deverá ser feita de forma clara e coerente, no pleno respeito das características técnicas dos veículos em causa e das competências necessárias para os conduzir.

(18) Em conformidade com a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 13 de dezembro de 2006, da qual a União é parte desde 21 de janeiro de 2011, deverão ser adotadas disposições específicas para facilitar a condução de veículos às pessoas com deficiência. Além disso, os Estados-Membros são incentivados a ter em conta, sem reduzir as normas mínimas relativas à aptidão para conduzir e às competências de condução previstas na presente diretiva, as necessidades especiais das pessoas com deficiência e a facilitar-lhes as oportunidades de adquirirem e serem titulares de uma carta de condução. Como tal, com o acordo prévio da Comissão, os Estados-Membros deverão ser autorizados a excluir do âmbito de aplicação das regras relativas às categorias de cartas de condução previstas na presente diretiva alguns tipos específicos de veículos a motor.

(19) Os Estados-Membros deverão a ser autorizados a continuar a excluir do âmbito de aplicação da presente diretiva os tipos de veículos utilizados pelas forças armadas e pelos organismos de defesa civil, diretamente ou sob o seu controlo, dada a natureza específica das operações efetuadas por essas forças e organismos, e dos veículos utilizados.

(20) As idades mínimas dos requerentes aplicáveis às diferentes categorias de cartas de condução deverão ser fixadas a nível da União. Todavia, os Estados-Membros deverão ser autorizados a fixar uma idade mínima mais elevada para a condução de determinadas categorias de veículos, a fim de promover em maior medida a segurança rodoviária. Os Estados-Membros deverão ser autorizados a fixar, para certas categorias e a título excecional, idades mínimas mais baixas, a fim de ter em conta as circunstâncias nacionais, em especial no que diz respeito à condução de veículos dos bombeiros, da proteção civil e de socorro, bem como de veículos utilizados para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas.

(21) Os veículos de emergência, a saber, os veículos utilizados para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência de origem natural ou humana, como veículos da polícia, ambulâncias, veículos da proteção civil e de socorro, ou veículos de bombeiros, poderão apresentar características específicas, como serem mais pesados devido a equipamento especial, e poderão ter de beneficiar de certas derrogações das regras gerais aplicáveis às cartas de condução da categoria B, a fim de responder eficazmente a situações de crise e a necessidades de socorro. Além disso, a fim de evitar potenciais obstáculos à circulação transfronteiriça desses veículos quando são utilizados no âmbito de intervenções transfronteiriças em várias regiões da União, os Estados-Membros deverão poder autorizar, temporária ou indefinidamente, que esses veículos de emergência sejam conduzidos nos seus territórios com uma carta de condução da categoria B. A este respeito, os Estados-Membros são incentivados a reconhecer mutuamente as medidas nacionais, de modo a que as operações transfronteiriças de emergência não sejam dificultadas ou penalizadas.

(22) A fim de ter em conta as necessidades em termos de mobilidade dos jovens residentes nos Estados-Membros, como a necessidade de conduzir longas distâncias em zonas escassamente povoadas e com falta de meios alternativos adequados de mobilidade pessoal, os Estados-Membros, mediante acordo prévio da Comissão, deverão poder reduzir para 15 anos a idade mínima para a emissão de cartas de condução limitadas ao seu próprio território para a condução de determinados tipos de veículos da categoria B1. É importante que essa redução da idade mínima não afete negativamente a segurança rodoviária. Por conseguinte, antes de dar o seu acordo, a Comissão deverá avaliar devidamente o impacto dessa redução da idade mínima na segurança rodoviária, tendo em conta todas as informações pertinentes disponibilizadas pelos peritos dos Estados-Membros.

(23) A combinação entre, por um lado, uma idade mínima adequada para as cartas de condução em cada categoria, que facilite tanto a autonomia de mobilidade dos jovens condutores como o seu acesso em tempo útil à condução profissional, e, por outro, condições mais rigorosas para os condutores recém-encartados no que concerne, nomeadamente, ao consumo de álcool associado à condução, pode trazer benefícios para a segurança rodoviária. As idades mínimas não deverão ser reduzidas em detrimento da segurança rodoviária.

([7]) Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 2 de outubro de 2018, relativo à criação de uma plataforma digital única para a prestação de acesso a informações, a procedimentos e a serviços de assistência e de resolução de problemas, e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO L 295 de 21.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj).

(24) Deverá ser criado um sistema de progressividade no âmbito do qual a titularidade de uma carta de condução de uma categoria específica constitua condição prévia para o requerente se tornar elegível para ser titular de determinadas outras categorias de cartas de condução, e que preveja equivalências entre categorias; se for caso disso, tal sistema deverá incluir um período mínimo de experiência antes de o requerente se tornar elegível. Esse sistema deverá ser vinculativo para todos os Estados-Membros, sem prejuízo da possibilidade de os Estados-Membros aplicarem certas equivalências entre si nos respetivos territórios. Os Estados-Membros deverão também ser autorizados a definir certas equivalências limitadas ao seu próprio território.

(25) O aumento da presença de veículos alimentados por combustíveis alternativos é fundamental para a transição ecológica. A possibilidade de as cartas de condução das categorias B e BE passarem a abranger novos modelos de peso superior deverá ser tida em conta na presente diretiva. Por conseguinte, os titulares de uma carta de condução das categorias B ou BE deverão ser autorizados, sob reserva da sua experiência de condução na categoria obtida, a conduzir, para efeitos de transporte tanto de pessoas como de mercadorias, automóveis total ou parcialmente movidos por combustíveis alternativos com massa autorizada superior a 3 500 kg.

(26) O direito à carta de condução é uma garantia de liberdade de circulação e facilita a participação na vida económica e social, o que é particularmente importante nas zonas rurais e menos urbanizadas com uma rede de transportes públicos limitada. Para os idosos, as pessoas com mobilidade reduzida ou as pessoas com deficiência, o transporte individual é um elemento importante para favorecer a sua mobilidade. A avaliação da aptidão do condutor para conduzir com segurança deverá ser efetuada com base em critérios específicos, tendo em conta, em especial, o seu estado de saúde, de acordo com os resultados objetivos de exames e, quando apropriado, testes. As decisões sobre a anulação, a retirada, a suspensão ou a restrição da carta de condução deverão ser tomadas com base numa análise individual e não deverão resultar em discriminação, em particular em razão da idade.

(27) Para efeitos de segurança rodoviária, importa atualizar os requisitos mínimos harmonizados que devem ser cumpridos pelo requerente antes da emissão da carta de condução. Essa atualização deverá abranger os conhecimentos, as competências e o comportamento associados à condução de veículos a motor, o exame de condução e as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir esses veículos.

(28) 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 esses sistemas, a fim de assegurar que os condutores têm conhecimentos gerais sobre as vantagens, as limitações e os riscos associados a tais sistemas. Este requisito de conhecimento deverá abranger, em especial, o domínio da utilização dos sistemas de condução automatizada, a existência de pedidos de assunção de controlo do veículo (*take-over requests*) por parte dos sistemas de condução automatizada e as restantes obrigações do condutor enquanto os sistemas de condução automatizada estiverem ativos.

(29) O cumprimento das normas mínimas de aptidão física e mental deverá ser comprovado aquando da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente. Os controlos regulares para o efeito, realizados em conformidade com as regras nacionais relativas ao cumprimento das normas mínimas, contribuem para a livre circulação das pessoas, evitam distorções da concorrência e têm em conta a responsabilidade dos condutores. As regras nacionais para o cumprimento das normas mínimas deverão consistir num exame médico aquando da emissão e da renovação da carta de condução. Esse exame poderá ser efetuado por médicos de clínica geral ou por qualquer outra autoridade médica ou profissional de saúde com competência para o efeito, nos termos do direito de cada Estado-Membro.

(30) Uma visão adequada é uma condição essencial para assegurar a aptidão física para conduzir. Todos os requerentes de uma carta de condução deverão, por conseguinte, ser submetidos a uma avaliação apropriada para garantir que possuem uma acuidade visual adequada, o qual deverá incluir, se necessário, um exame suplementar do campo visual por um profissional com competência na área da visão, habilitado para o efeito nos termos do direito nacional. Os Estados-Membros deverão poder alargar o âmbito deste requisito, exigindo o mesmo procedimento aquando da renovação da carta de condução. A notação decimal para a acuidade visual é uma norma internacionalmente reconhecida para efeitos de comparabilidade na determinação da capacidade de visão.

(31) Para a emissão ou renovação de determinadas categorias de cartas de condução, os Estados-Membros, em vez de exigirem um exame médico, deverão ter a possibilidade de exigir que o requerente ou o titular da carta de condução apresente, por escrito ou por meios eletrónicos, uma autoavaliação, que poderá ser concebida de modo a ser orientada para o risco. No entanto, seria altamente desejável que os Estados-Membros incluíssem exames médicos pelo menos como parte do primeiro procedimento de emissão de cartas de condução, a fim de avaliar o cumprimento das condições previstas na presente diretiva e no direito nacional.

(32) Após a emissão da carta de condução, os Estados-Membros, em vez de exigirem um exame médico ou uma autoavaliação aquando da renovação, deverão poder criar um sistema que reaja às alterações da aptidão física ou mental do titular da carta de condução. Reconhecendo a diversidade da organização dos sistemas e práticas nacionais de saúde no que se refere à eficácia da sua coordenação com as autoridades responsáveis pela emissão e renovação das cartas de condução, tal sistema poderá assumir várias formas, sendo que o princípio fundamental deverá ser o de que as autoridades médicas, ou as autoridades responsáveis pela emissão das cartas de condução, estabelecem um vínculo entre as patologias dos titulares de cartas de condução e a sua aptidão e autorização para conduzir. Esta intervenção das autoridades médicas ou responsáveis pela emissão das cartas de condução poderá também fundar-se numa apreciação das declarações do titular da carta de condução, com base numa obrigação geral imposta a todos os titulares de cartas de condução de declararem os aspetos do seu estado de saúde relevantes para a condução, que conduza ao encaminhamento para um especialista, a uma proibição de conduzir determinada por um médico ou, em última análise, a uma retirada, suspensão ou restrição da carta de condução.

(33) Os Estados-Membros deverão também ter a liberdade de combinar essas medidas, a fim de aumentar a sua eficácia, e de aplicar normas mais rigorosas do que as normas mínimas previstas na presente diretiva no que se refere à aptidão para conduzir.

(34) Os recentes avanços no domínio da tecnologia médica reforçaram a segurança rodoviária, ao abordarem os riscos associados à condução quando o condutor apresenta determinadas patologias. Inovações como os sistemas de monitorização contínua da glicemia para as pessoas com diabetes permitem às pessoas efetuarem uma gestão eficaz e em tempo real da sua patologia, reduzindo os riscos relacionados com a condução. Estas tecnologias estão a evoluir rapidamente, assegurando um melhor controlo dos problemas de saúde e melhorando ainda mais a segurança rodoviária.

(35) Tendo em conta que atualmente estão a ser realizados estudos sobre várias patologias que comportam um risco de sono e sonolência excessivos, a Comissão deverá dar início a um reexame das disposições da presente diretiva relacionadas com a síndrome de apneia obstrutiva do sono, logo que um número adequado de estudos esteja concluído e à disposição da comunidade científica. Atendendo aos progressos científicos registados no tratamento das deficiências visuais, a Comissão deverá igualmente dar início a um reexame das disposições da presente diretiva relativas a essas deficiências.

(36) A fim de assegurar direitos uniformes em toda a União, sem prejuízo das considerações de segurança rodoviária, as cartas de condução das categorias AM, A1, A2, A, B1, B e BE deverão ter uma validade administrativa de 15 anos, enquanto as cartas de condução das categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E deverão ter uma validade administrativa de cinco anos. No entanto, os Estados-Membros deverão ser autorizados a aplicar um período de validade de 10 anos, em vez de 15, caso a carta de condução também seja utilizada como documento de identificação pessoal. De acordo com o regime já em vigor, que permite aos Estados-Membros aumentar a frequência de renovação com o avançar da idade, o período de validade geral poderá ser reduzido com base em fatores objetivos que estejam, de um modo geral, relacionados com as condições físicas e mentais médias dos condutores, como a idade, e os Estados-Membros deverão ser autorizados a definir períodos de validade mais curtos do que os previstos na presente diretiva em casos excecionais, tal como definidos na presente diretiva.

(37) Os cursos de atualização para condutores experientes podem melhorar a segurança rodoviária, sensibilizando os condutores e exigindo-lhes que adquiram experiência adicional na utilização de novas tecnologias, como os sistemas avançados de assistência ao condutor e os sistemas de condução automatizada. Neste contexto, e também no contexto da formação dos condutores antes da emissão da carta de condução, a utilização de simuladores poderá ser útil para melhorar competências de condução importantes, como a reação a condições adversas e a cenários de emergência.

(38) Num contexto de gradual digitalização e automatização, de requisitos cada vez mais rigorosos em matéria de redução das emissões no que respeita ao transporte rodoviário, bem como de evolução tecnológica contínua no que toca aos veículos a motor, é necessário manter todos os condutores atualizados sobre as novas tecnologias, a segurança rodoviária e a sustentabilidade. A promoção, pelos Estados-Membros, da formação ao longo da vida para os condutores, por exemplo, oferecendo a frequência de cursos de condução segura com retorno de informação, pode contribuir para uma mobilidade mais inclusiva. Tal formação ao longo da vida pode ter um papel crucial na atualização das competências dos condutores experientes no que respeita à segurança rodoviária, às novas tecnologias e às mudanças na massa dos veículos, que permite melhorar a eficiência dos combustíveis e reduzir as emissões, bem como melhorar a gestão da velocidade.

(39) A fim de permitir aos Estados-Membros e, em casos devidamente justificados, à União no seu conjunto reagir a crises que impossibilitem as autoridades nacionais de renovar as cartas de condução cuja validade de outro modo caducasse, deverá ser possível prorrogar a validade administrativa dessas cartas de condução. Tal prorrogação só deverá ser possível pelo período que for estritamente necessário.

(40) O princípio «um titular – uma carta» deverá impedir qualquer pessoa de ser titular de mais do que uma carta de condução. O princípio deverá também ser alargado para ter em conta as especificidades técnicas das cartas de condução móveis, uma vez que os titulares poderão solicitar a emissão de uma carta de condução física em vez de uma carta de condução móvel, ou em conjunto com esta, e poderão exibir a carta de condução móvel em vários dispositivos eletrónicos.

(41) Por razões de segurança rodoviária, os Estados-Membros deverão poder aplicar as suas disposições nacionais em matéria de anulação, retirada, suspensão e renovação da carta de condução a todos os titulares de cartas de condução que tenham passado a ter residência habitual no seu território.

(42) Os condutores titulares de uma carta de condução emitida pelo Estado-Membro em que residem, na sequência da troca de uma carta de condução emitida por um país terceiro, deverão estar habilitados a conduzir em toda a União como se tivessem obtido inicialmente a sua carta de condução na União. Esta medida contribui para a livre circulação de pessoas na União.

(43) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para identificar os países terceiros que garantem um nível de segurança rodoviária comparável ao da União, oferecendo assim aos titulares de uma carta de condução emitida por esses países terceiros a possibilidade de trocarem, sob reserva de condições pertinentes, as quais deverão ser pormenorizadas e bem definidas para todas as cartas de condução em causa, a sua carta de condução em termos semelhantes aos que seriam aplicáveis se tivesse sido emitida por um Estado-Membro. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]).

(44) No que diz respeito às cartas de condução emitidas por países terceiros que não sejam identificados num ato de execução como países terceiros com um nível de segurança rodoviária comparável ao da União, ou emitidas por países terceiros em relação aos quais tal ato de execução não autorize nem proíba explicitamente uma troca dessas cartas de condução, os Estados-Membros deverão ser autorizados a trocar as cartas de condução em conformidade com as respetivas regras nacionais, desde que assinalem o código ou códigos pertinentes da União na carta de condução assim emitida. No caso de o titular de tal carta de condução mudar de residência para um novo Estado-Membro, este último não deverá ser obrigado a aplicar o princípio do reconhecimento mútuo a essa carta de condução.

(45) O novo regime para a troca de cartas de condução emitidas por países terceiros deverá também ser considerado um instrumento para fazer face à escassez de motoristas profissionais, na medida em que as regras visam facilitar a livre circulação dos titulares de cartas de condução de várias categorias. Uma vez que a condução por nacionais de países terceiros que estejam empregados ou trabalhem para uma empresa estabelecida num Estado-Membro que efetue transportes rodoviários na União poderá estar sujeita ao requisito adicional de qualificações comprovadas por um Certificado de Aptidão Profissional (CAP), a Comissão deverá avaliar de que forma os efeitos positivos que se prevê sejam alcançados com o novo regime poderão ser também obtidos relativamente a outros documentos de condução, sem prejuízo do objetivo global de melhorar a segurança rodoviária na União.

(46) O «turismo das cartas de condução», ou seja, a prática de mudar de residência para efeitos de aquisição de uma nova carta de condução, nomeadamente com o objetivo de contornar os efeitos de uma anulação, retirada, suspensão ou restrição do direito de conduzir de um condutor de um veículo a motor, quer da sua carta de condução, quer do reconhecimento da validade da sua carta de condução, imposta noutro Estado-Membro, é um fenómeno amplamente difundido, que tem um efeito negativo na segurança rodoviária. Os condutores não deverão, pelo simples facto de mudarem de residência, ficar isentos das obrigações que lhes são impostas para recuperarem a sua carta de condução, o reconhecimento da sua validade, ou o seu direito de conduzir. Ao mesmo tempo, importa clarificar que qualquer comportamento por parte dos cidadãos, ou a falta de aptidão física ou mental dos cidadãos para conduzir, só deverá implicar uma proibição de conduzir por tempo indeterminado quando tal for devidamente justificado. Deverão ser criadas condições para que os outros Estados-Membros, para além daquele que tenha imposto uma anulação, retirada, suspensão ou restrição de uma carta de condução, possam, ainda assim, emitir uma carta de condução à pessoa em causa, se tal for considerado adequado com base numa decisão informada e se a validade da carta de condução assim emitida estiver limitada ao território dos Estados-Membros que não tenham imposto uma proibição por tempo indeterminado.

([8]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(47) Deverá 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 deverão prever a possibilidade de os requerentes obterem cartas de condução nas categorias pertinentes antes de atingirem a idade mínima exigida. No entanto, a utilização dessas cartas de condução deverá estar sujeita à obrigação de o condutor ser acompanhado por um condutor experiente, por exemplo um familiar. Nessas situações, os Estados-Membros deverão 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.

(48) O regime de condução acompanhada poderá, sem prejuízo do seu objetivo global de melhorar a segurança rodoviária, contribuir para tornar a profissão de motorista de camiões mais acessível e atrativa para as gerações mais jovens, a fim de alargar as suas possibilidades profissionais e ajudar a combater a escassez de motoristas na União. Por conseguinte, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de aplicar esse regime às cartas de condução das categorias C1, C1E e C, para além das cartas de condução da categoria B, devendo as cartas de condução emitidas em conformidade ser mutuamente reconhecidas entre os Estados-Membros que apliquem esse âmbito alargado do regime.

(49) O regime de condução acompanhada não deverá restringir as possibilidades que os Estados-Membros atualmente têm de baixar a idade mínima para a categoria B, e de aplicar as condições conexas a nível nacional.

(50) As condições e os requisitos definidos na Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho ([9]) para a condução de autocarros das categorias D ou DE a partir de uma certa idade e após qualificação profissional deverão ser simplificados, sem comprometer a segurança rodoviária.

(51) Os Estados-Membros são incentivados a intensificar as parcerias entre os organismos de educação e formação, incluindo universidades e escolas profissionais, e as empresas de transporte e logística, a fim de fazer face à escassez de motoristas profissionais na União. Ao desenvolver e apoiar programas de aprendizagem, estágios e ofertas educativas semelhantes no âmbito dessas parcerias, dever-se-á proporcionar aos futuros motoristas profissionais uma oportunidade de conhecerem melhor os benefícios e os desafios da profissão, melhorarem as suas competências operacionais e organizacionais e adquirirem experiência, ao mesmo tempo que utilizam tecnologias e técnicas avançadas. A Comissão é incentivada a apoiar parcerias público-privadas entre escolas profissionais e empresas de logística e transporte, a fim de aumentar o número de motoristas profissionais disponíveis e as competências desses motoristas, recorrendo a programas da União como o Erasmus+.

(52) Recomenda-se aos Estados-Membros que, ao fazerem o levantamento das fontes de receitas existentes para promover a segurança rodoviária, utilizem as receitas geradas pelas sanções pecuniárias por infrações às regras de trânsito relacionadas com a segurança rodoviária abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2015/413 do Parlamento Europeu e do Conselho ([10]) para aumentar a segurança rodoviária e garantir a transparência das medidas de segurança rodoviária.

(53) 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 fixado 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 das competências 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, que lhes forneça instruções adicionais destinadas a sensibilizá-los para os riscos e lhes proporcione a oportunidade de refletir sobre o seu comportamento. Deverão ser igualmente criadas medidas especiais para assegurar a diminuição dos casos de condução sob a influência de drogas entre os condutores recém-encartados e para os incentivar a utilizar corretamente os sistemas de segurança necessários. Essas medidas poderão incluir regras ou sanções mais rigorosas. Caso sejam utilizadas sanções, estas deverão ser eficazes, proporcionais, dissuasivas e não discriminatórias e poderão incluir a inibição de conduzir, bem como formação específica para os condutores recém-encartados destinada a sensibilizá-los para os riscos. Essas medidas poderão também assentar em 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, como um segundo período probatório para uma categoria adicional de carta de condução, por forma a ter em conta os diferentes riscos e competências necessárias associados à nova categoria.

([9]) Diretiva (UE) 2022/2561 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2022 relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros (JO L 330 de 23.12.2022, p. 46, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj).

([10]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj).

(54) Os regimes de tolerância zero geralmente aplicados à condução sob influência do álcool, associados a uma fiscalização direcionada, provaram ser um método eficaz para melhorar a segurança rodoviária. A imposição de um limite zero para o álcool, que não tenha em conta a exposição acidental ou a exposição sem impacto no desempenho da condução, é comummente considerada a medida mais eficaz para reduzir o número de mortos e feridos na estrada. Estão também a ser introduzidas políticas de tolerância zero para a condução sob a influência de drogas. Os Estados-Membros são incentivados a manter, e introduzir, no seu direito nacional tais regimes de tolerância zero de aplicação geral, contexto aos quais, o regime de período probatório deverá constituir uma medida complementar destinada a combater a sobrerrepresentação dos condutores recém-encartados – que são, na sua maioria, jovens – nos acidentes de viação relacionados com a condução sob influência do álcool e o consumo de droga.

(55) Os Estados-Membros são incentivados a incluir nos seus programas curriculares do ensino primário e secundário formação adequada à idade que incida nas regras de segurança rodoviária e na sensibilização para os riscos do trânsito, e que tenha também em conta a crescente popularidade dos dispositivos de mobilidade pessoal, como as bicicletas e trotinetas elétricas. A aprendizagem das regras básicas de segurança rodoviária numa idade precoce pode ajudar a prevenir acidentes de viação, promovendo a sensibilização e desenvolvendo comportamentos responsáveis, capacitando assim os cidadãos, desde tenra idade, a tomarem decisões seguras com base num conhecimento sólido das regras aplicáveis e dos riscos envolvidos. A Comissão é incentivada a facilitar e apoiar o intercâmbio de boas práticas entre os Estados-Membros e suas autoridades, nomeadamente através de apoio financeiro.

(56) A fim de melhorar os conhecimentos e competências dos examinadores, deverão ser definidas normas mínimas relativas ao acesso à profissão de examinador e aos requisitos de formação dos examinadores, incluindo testes de perceção de risco, de modo a garantir uma avaliação mais objetiva dos candidatos a condutores e uma maior harmonização dos exames de condução. Além disso, a Comissão deverá ficar habilitada a adotar atos delegados para alterar essas normas mínimas, a fim de as adaptar a qualquer evolução técnica, operacional ou científica neste domínio, incluindo os sistemas avançados de assistência ao condutor e os sistemas de condução automatizada, sempre que necessário.

(57) O conceito de residência habitual deverá ser definido de forma a permitir a resolução de dificuldades que surjam quando não seja possível determinar a residência habitual com base em vínculos profissionais ou pessoais. A regra segundo a qual as cartas de condução só podem ser emitidas pelo Estado-Membro de residência habitual poderá constituir, em certos casos, uma barreira linguística desproporcional. Por conseguinte, nos casos em que o Estado-Membro de residência habitual não permita a realização dos exames na língua oficial do Estado-Membro de que o requerente é nacional, este deverá ter a possibilidade de realizar o exame teórico ou prático, ou ambos, no Estado-Membro da sua nacionalidade. Esta derrogação não deverá impedir os Estados-Membros de tomarem medidas contra abusos ou fraudes que possam surgir em torno desta nova flexibilidade. Deverão ser definidas regras específicas para os diplomatas e suas famílias, sempre que as obrigações profissionais dos diplomatas exijam que vivam no estrangeiro durante um período prolongado.

(58) Os Estados-Membros deverão prestar-se assistência mútua na execução da presente diretiva. Na medida do possível, deverão utilizar a rede de cartas de condução da UE a que se refere o artigo 15.º, n.º 1, da Diretiva 2006/126/CE para prestar essa assistência. A rede de cartas de condução da UE visa garantir o reconhecimento de documentos e direitos adquiridos originários dos Estados-Membros, combater a fraude documental e a condução sem habilitação, evitar a emissão de cartas de condução múltiplas e facilitar a aplicação das inibições de conduzir. Em especial, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de verificar sistematicamente se deixaram de ser pertinentes os motivos que conduziram a qualquer anulação, retirada, suspensão ou restrição ou anteriormente imposta. A utilização da rede de cartas de condução da UE para a execução de outros atos da União só deverá ser permitida na medida em que a utilização em causa esteja explicitamente prevista na presente diretiva.

(59) Para poder elaborar relatórios úteis sobre a execução da presente diretiva, a Comissão deverá receber anualmente informações sobre o número de cartas de condução físicas e móveis emitidas, renovadas, substituídas, retiradas e trocadas, para cada categoria. A Comissão deverá também receber estatísticas sobre acidentes de viação graves que envolvam condutores de 17 anos que participem num regime de condução acompanhada, no âmbito da recolha mais ampla de dados sobre acidentes de viação de motoristas profissionais. Tendo em vista a elaboração desses relatórios, a assistência mútua dos Estados-Membros na execução da presente diretiva e os seus esforços conjuntos para melhorar a segurança rodoviária em geral, os Estados-Membros são incentivados a partilhar regularmente informações entre si e com a Comissão sobre as suas boas práticas no que diz respeito às medidas de segurança rodoviária relacionadas com os condutores, como formações de sensibilização para os riscos, regimes para condutores recém-encartados, medidas relacionadas com a atenção aos utentes vulneráveis da estrada, formação ao longo da vida ou monitorização da aptidão do condutor para conduzir. Esses intercâmbios podem fazer parte do trabalho integrado num projeto, como o Observatório Europeu da Segurança Rodoviária e o Intercâmbio para a Segurança Rodoviária da UE, ou realizar-se no âmbito de reuniões regulares de grupos de peritos. A diversidade de métodos, práticas e características nacionais entre os Estados-Membros constitui uma fonte valiosa de aprendizagem mútua e de intercâmbio de boas práticas.

(60) A evolução tecnológica e as inovações no domínio dos veículos alimentados por combustíveis alternativos com repercussões na massa dos veículos continuam a influenciar o quadro regulamentar que rege as cartas de condução. Atendendo à sua complexidade técnica, esse quadro deverá evoluir de forma a garantir a segurança jurídica e a respeitar o princípio da neutralidade tecnológica, assegurando que as regras não favoreçam nem prejudiquem injustificadamente tecnologias específicas, mas que proporcionem antes um regime justo e preparado para o futuro. Por conseguinte, a Comissão deverá acompanhar o progresso tecnológico no domínio dos veículos alimentados por combustíveis alternativos e avaliar o seu impacto na progressividade e nas equivalências entre categorias de cartas de condução, a fim de assegurar um quadro regulamentar claro, equilibrado e atualizado que salvaguarde a segurança rodoviária sem criar entraves à inovação.

(61) A fim de alcançar os objetivos da presente diretiva e, em especial, para adaptar os anexos à evolução técnica, operacional ou científica, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito: à alteração das partes dos anexos da presente diretiva que regem as especificações das cartas de condução físicas; à alteração da parte dos anexos da presente diretiva que determina as especificações das cartas de condução móveis; à alteração da parte dos anexos da presente diretiva que rege as regras relativas aos códigos nacionais e da União aplicáveis; à alteração dos anexos da presente diretiva que especificam determinados requisitos mínimos relativos à emissão, validade e renovação das cartas de condução; e à alteração do anexo que cria as normas mínimas aplicáveis aos examinadores de condução. Esse poder deverá ser conferido por um período de cinco anos, dado que são frequentes as evoluções técnicas, operacionais e científicas com repercussões nas matérias regidas pelos referidos anexos. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([11]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(62) A Comissão deverá criar um grupo específico de peritos em matéria de cartas de condução e questões conexas, a fim de poder recorrer, sempre que necessário, a um conjunto de conhecimentos especializados pertinentes para o exercício dos seus poderes para adotar atos delegados e também de facilitar e incentivar o intercâmbio, a nível da União, entre as partes interessadas e os peritos dos Estados-Membros sobre todas as questões relacionadas com as cartas de condução, os procedimentos de emissão de cartas de condução, a melhoria da segurança rodoviária e a eliminação dos obstáculos administrativos que condicionam os cidadãos ou as empresas. Em especial, o grupo de peritos deverá facilitar o intercâmbio de boas práticas sobre os requisitos de idade e de aptidão aplicáveis aos candidatos a condutores, sobre as vantagens dos sistemas de carta de condução gradual e da aprendizagem ao longo da vida, sobre os efeitos das novas tecnologias, como a carta de condução móvel e a condução automatizada ou assistida, sobre a facilitação da eliminação dos obstáculos à livre circulação dos titulares de cartas de condução não reconhecidas mutuamente, como as cartas de condução de máquinas móveis não rodoviárias, e sobre as regras relativas à formação dos novos condutores e aos exames a que devem ser sujeitos.

(63) A fim de assegurar condições uniformes para a execução da presente diretiva, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para fixar disposições pormenorizadas no que diz respeito às características de interoperabilidade e às medidas de segurança aplicáveis aos códigos QR incorporados nas cartas de condução físicas e às disposições relativas ao aspeto visual, à interoperabilidade, às normas de atualização dos dados e dos registos, à segurança, às medidas de organização para o tratamento e a proteção dos dados pessoais, aos exames e às normas técnicas e de segurança aplicáveis à troca de cartas de condução móveis e às listas de confiança relativas aos emissores de confiança de cartas de condução móveis para a verificação das cartas de condução móveis, incluindo as funcionalidades de verificação e a interface com os sistemas nacionais, na medida do possível, tendo igualmente em conta o quadro geral e as especificações técnicas necessárias para o reconhecimento dessas cartas de condução pelas autoridades de países terceiros, bem como prever um conjunto comum de regras aplicáveis ao funcionamento da rede de cartas de condução da UE, incluindo os requisitos operacionais, de interface e técnicos pormenorizados, a fim de assegurar a interoperabilidade entre os sistemas nacionais ligados à rede de cartas de condução da UE, a proteção dos dados pessoais trocados através da rede de cartas de condução da UE e o funcionamento adequado de todas as funcionalidades dessa rede previstas no direito da União e no direito nacional. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

([11]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(64) A Comissão deverá adotar atos de execução imediatamente aplicáveis se, em casos devidamente justificados relativos à prorrogação do período de validade administrativa das cartas de condução em toda a União, imperativos de urgência relativos a uma crise assim o exigirem.

(65) Por razões de coerência, o Regulamento (UE) 2018/1724 e a Diretiva (UE) 2022/2561, que abordam determinadas questões abrangidas pela presente diretiva, deverão ser alterados.

(66) A Diretiva 2006/126/CE e o Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão ([12]) deverão ser revogados.

(67) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, reduzir seriamente o número de vítimas de acidentes de viação na União e facilitar a livre circulação dos cidadãos através da previsão de regras uniformes no que diz respeito ao direito de conduzir e à emissão e renovação das cartas de condução e ao seu reconhecimento mútuo, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros – uma vez que as regras nacionais aplicáveis à emissão, renovação, substituição e troca de cartas de condução conduziriam a requisitos tão diversos que o nível de segurança rodoviária e de livre circulação dos cidadãos previsto pelas regras harmonizadas não poderia ser alcançado –, mas pode, devido à natureza transfronteiriça do tráfego rodoviário e ao facto de este, pela sua natureza, se fazer à escala da União, bem como à necessidade de prever requisitos mínimos comuns, 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 esses objetivos.

(68) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho ([13]) e emitiu parecer em 25 de abril de 2023 ([14]).

(69) De acordo com a declaração política conjunta dos Estados-Membros e da Comissão de 28 de setembro de 2011 sobre os documentos explicativos ([15]), os Estados-Membros assumiram o compromisso de fazer acompanhar a notificação das suas medidas de transposição, nos casos em que tal se justifique, de um ou mais documentos que expliquem a relação entre os componentes de uma diretiva e as partes correspondentes dos instrumentos nacionais de transposição. Em relação à presente diretiva, o legislador considera que a transmissão desses documentos se justifica,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. A presente diretiva prevê 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, anulação, retirada, suspensão e restrição das cartas de condução;

d) Certos aspetos aplicáveis aos condutores recém-encartados, em especial no que se refere a um regime de condução acompanhada e a um período probatório.

([12]) Regulamento (UE) n.º 383/2012 da Comissão, de 4 de maio de 2012, que estabelece os requisitos técnicos relativos às cartas de condução que incorporam um suporte de armazenamento (micropastilha) (JO L 120 de 5.5.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/383/oj).

([13]) Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([14]) JO C 199 de 7.6.2023, p. 13.

([15]) JO C 369 de 17.12.2011, p. 14.

2. A presente diretiva não se aplica:

a) Às máquinas móveis não rodoviárias na aceção do artigo 3.º, ponto 1, do Regulamento (UE) 2025/14 do Parlamento Europeu e do Conselho ([16]); e

b) 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, seja em formato físico ou digital, que comprova o direito de conduzir veículos a motor e indica as condições em que o titular está habilitado a conduzir;

2) «Carta de condução física», uma carta de condução em formato físico;

3) «Carta de condução móvel», uma carta de condução em formato digital;

4) «Veículo a motor», qualquer veículo rodoviário autopropulsionado que não seja um veículo que se desloca sobre carris;

5) «Veículo de duas rodas», um veículo referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([17]);

6) «Veículo de três rodas», um veículo referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

7) «Quadriciclo ligeiro», um veículo 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, 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, 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 mercadorias; este termo inclui os troleicarros;

11) «Troleicarro», veículos que possam ser ligados a uma catenária e que não assentam sobre carris;

12) «Quadriciclo pesado», um veículo referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

13) «Autocaravana», um veículo para fins especiais da categoria M, referido no artigo 4.º e no anexo I, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858;

14) «Crise», um acontecimento excecional, inesperado e súbito, de origem natural ou humana, de caráter e dimensão extraordinários, que ocorre dentro ou fora da União, que tem um impacto significativo direto ou indireto na área dos transportes rodoviários e que impede ou prejudica significativamente a possibilidade de os titulares de cartas de condução ou as autoridades nacionais relevantes levarem a cabo os procedimentos necessários à respetiva renovação.

([16]) Regulamento (UE) 2025/14 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2024, relativo à homologação e fiscalização do mercado das máquinas móveis não rodoviárias que circulam na via pública e que altera o Regulamento (UE) 2019/1020 (JO L, 2025/14, 8.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/14/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

Artigo 3.º

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

1. Os Estados-Membros asseguram que as suas cartas de condução nacionais sejam emitidas em conformidade com a presente diretiva e cumpram as especificações normalizadas da União previstas no anexo I, e outros critérios nos termos:

a) Do artigo 4.º, no que diz respeito às cartas de condução físicas;

b) Do artigo 5.º, no que diz respeito às cartas de condução móveis.

2. Os Estados-Membros asseguram que as cartas de condução físicas e móveis emitidas para a mesma pessoa sejam plenamente equivalentes no que respeita aos direitos e condições segundo os quais essa pessoa está habilitada a conduzir, bem como no que respeita à sua validade administrativa.

3. Sem prejuízo do tratamento das cartas de condução existentes em caso de troca ou substituição, nos termos do artigo 13.º, n.ºs 3 e 4, os Estados-Membros não podem, como condição prévia, exigir que o requerente possua uma carta de condução física ou móvel aquando da emissão, substituição, renovação ou troca de uma carta de condução no outro formato.

4. Com efeitos a partir da data em que tiverem decorrido 54 meses a contar da data de adoção do primeiro dos atos de execução previstos no artigo 5.º, n.º 7, os Estados-Membros asseguram que as cartas de condução sejam, por defeito, emitidas em formato móvel, sem prejuízo do direito do requerente de obter a carta de condução em formato físico ou em ambos os formatos através de um único e mesmo pedido simultaneamente. Após a emissão da carta de condução num dos formatos, o titular da carta de condução continua a ter o direito de solicitar a emissão da carta de condução no outro formato, mesmo que a sua carta de condução ainda não tenha caducado.

5. Os Estados-Membros podem emitir cartas de condução móveis antes da data a que se refere o n.º 4.

6. As cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros são mutuamente reconhecidas. No entanto, as cartas de condução móveis emitidas em conformidade com o artigo 5.º só são mutuamente reconhecidas após a data prevista no n.º 4 do presente artigo.

Artigo 4.º

Cartas de condução físicas

1. Os Estados-Membros emitem as cartas de condução físicas com base nas especificações normalizadas da União previstas no anexo I.

2. Os Estados-Membros tomam todas as iniciativas necessárias para evitar quaisquer riscos de falsificação das cartas de condução, inclusive das cartas de condução emitidas antes de 19 de janeiro de 2013. Os Estados-Membros informam a Comissão das iniciativas tomadas.

As cartas de condução físicas devem ser protegidas contra a falsificação, no mínimo, através das especificações relativas às normas da União previstas no anexo I, parte A2. Os Estados-Membros podem introduzir elementos de segurança adicionais.

3. Sempre que o titular de uma carta de condução física válida que não tenha um período de validade administrativa fixar a sua residência habitual num Estado-Membro diferente do Estado-Membro de emissão, o Estado-Membro de acolhimento pode, a partir da data em que tiverem decorrido dois anos a contar da 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 asseguram que, até 19 de janeiro de 2033, todas as cartas de condução físicas emitidas ou em circulação cumpram todos os requisitos da presente diretiva.

5. Os Estados-Membros podem decidir incorporar um circuito integrado na carta de condução física. Sempre que um Estado-Membro decidir incorporar um circuito integrado na sua carta de condução física, esse Estado-Membro pode, caso a sua legislação nacional relativa às cartas de condução assim o preveja, decidir também armazenar no circuito integrado dados adicionais, para além dos especificados no anexo I, parte D.

Sempre que previrem um circuito integrado na carta de condução física, os Estados-Membros aplicam no mínimo os requisitos técnicos pertinentes constantes do anexo I, partes B a B4. Os Estados-Membros podem introduzir elementos de segurança adicionais.

Caso adotem uma decisão no sentido de incorporarem um circuito integrado nas cartas de condução físicas por eles emitidas, ou caso alterem posteriormente essa decisão, os Estados-Membros informam a Comissão no prazo de três meses a contar da adoção da decisão em causa. Os Estados-Membros que já tenham incorporado um circuito integrado nas suas cartas de condução físicas informam desse facto a Comissão até 26 de fevereiro de 2026.

6. Os Estados-Membros podem decidir incorporar, no espaço reservado ao circuito integrado nas cartas de condução físicas por eles emitidas, um código QR, em vez do circuito integrado ou em conjugação com este. O código QR permite a verificação da autenticidade das informações indicadas na carta de condução física.

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

A Comissão adota atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas no que diz respeito às características de interoperabilidade e às medidas de segurança aplicáveis aos códigos QR incorporados nas cartas de condução físicas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 26.º, n.º 2.

7. Os Estados-Membros asseguram que os dados pessoais necessários para a verificação das informações transmitidas na carta de condução física não sejam conservados pelo verificador, a menos que tal conservação seja autorizada pelo direito da União ou pelo direito nacional, e asseguram que a autoridade que emitiu a carta de condução não seja notificada da verificação.

8. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 25.º, para alterar o anexo I, partes A1 e A2, B a B4 e D, quando necessário, a fim de ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

Artigo 5.º

Cartas de condução móveis

1. Os Estados-Membros emitem as cartas de condução móveis com base nas especificações relativas às normas da União previstas no anexo I, parte C.

2. Cada Estado-Membro assegura que as cartas de condução móveis que emite possam ser obtidas de forma eletrónica e gratuita pelos seus titulares.

As cartas de condução móveis são emitidas aos titulares para utilização 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 Conselho ([18]).

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 efeitos de verificação, não sejam tratados pelo verificador outros dados pessoais que não os necessários para a verificação dos direitos de condução do titular.

4. Os Estados-Membros asseguram que os dados pessoais necessários para a verificação dos direitos de condução do titular da carta de condução móvel não sejam conservados pelo verificador, a menos que tal conservação seja autorizada pelo direito da União ou pelo direito nacional.

5. Os Estados-Membros comunicam à Comissão a lista de emitentes de cartas de condução móveis e mantêm essa lista atualizada. A Comissão disponibiliza essas listas 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, nos termos do artigo 25.º, para alterar o anexo I, parte C, quando necessário, a fim de ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

([18]) 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 e que revoga a Diretiva 1999/93/CE (JO L 257 de 28.8.2014, p. 73, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj).

7. Até 26 de novembro de 2026, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam disposições pormenorizadas no que diz respeito ao aspeto visual, à interoperabilidade, às normas de atualização dos dados e dos registos, à segurança, às medidas de organização para o tratamento e a proteção dos dados pessoais, aos exames e às normas técnicas e de segurança aplicáveis à troca de cartas de condução móveis e às listas de confiança relativas aos emissores de confiança de cartas de condução móveis para a verificação das cartas de condução móveis, incluindo as funcionalidades de verificação e a interface com os sistemas nacionais. Na medida do possível, a Comissão deve ter em conta o quadro geral e as especificações técnicas necessárias para o reconhecimento dessas cartas de condução pelas autoridades de países terceiros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 26.º, n.º 2.

Artigo 6.º

Categorias de cartas de condução

1. A carta de condução habilita o titular a conduzir veículos a motor de acordo com a seguinte categorização:

a) Ciclomotores:

Categoria AM:

— veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima de projeto não superior a 45 km/h e uma potência útil máxima não superior a 4 kW, excluindo os veículos com uma velocidade máxima de projeto 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 útil máxima não superior a 11 kW e uma relação potência/peso não superior a 0,1 kW/kg,

— triciclos motorizados com uma potência útil máxima não superior a 15 kW,

ii) categoria A2:

— motociclos com uma potência útil máxima de 35 kW e uma relação potência/peso não superior a 0,2 kW/kg, não derivados de um veículo cuja potência útil exceda 70 kW,

iii) categoria A:

— motociclos,

— triciclos motorizados com uma potência útil máxima superior a 15 kW;

Os veículos a motor das categorias referidas na alínea a) e na presente alínea pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda metade da massa sem carga do veículo trator. Os Estados-Membros podem aplicar condições adicionais às cartas de condução que emitem, com base em considerações de segurança rodoviária;

c) Automóveis:

i) categoria B1:

— quadriciclos pesados.

A categoria B1 é facultativa; nos Estados-Membros que não introduzam esta categoria de carta de condução, é exigida uma carta de condução da categoria B para a condução destes veículos. Esses Estados-Membros podem recusar trocar 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 a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alínea c), nas condições previstas nesse número e desde que o condutor tenha menos de 21 anos de idade no momento da emissão da carta de condução e que a carta de condução para esta categoria caduque quando o titular completar 21 anos de idade. Os Estados-Membros que decidam proceder conforme descrito devem apor na carta de condução o código da União 60.03, como definido no anexo I, parte E,

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 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858.

Sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, aos automóveis desta categoria pode ser acoplado um reboque da categoria O_2 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), do Regulamento (UE) 2018/858, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 4 250 kg. Se a massa do conjunto assim formado exceder 3 500 kg, os Estados-Membros exigem, nos termos do disposto no anexo V, que tal conjunto seja conduzido unicamente após:

— a conclusão de um curso de formação, ou

— a aprovação num exame de avaliação das competências e do comportamento.

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

Sob reserva da conclusão desse curso de formação ou da aprovação no exame, ou de ambas as coisas, nos termos do disposto no anexo V, e sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, os automóveis desta categoria podem compreender:

— uma autocaravana com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, inclusive quando acoplada a um reboque, se a massa máxima autorizada do conjunto não exceder 5 000 kg,

— sob reserva de autorização do Estado-Membro em conformidade com as condições previstas no artigo 9.º, n.º 4, alínea d), um veículo a motor de emergência utilizado para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência de origem natural ou humana, por exemplo um veículo de polícia, uma ambulância, um veículo de proteção civil e de socorro, ou um veículo de bombeiros, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg mas não superior a 5 000 kg, inclusive quando acoplado a um reboque, ou

— um automóvel alimentado por combustíveis alternativos abrangido pela equivalência a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, alínea j), acoplado a um reboque, que não esteja já abrangido pelo segundo travessão, se a massa máxima autorizada do conjunto assim formado exceder 4 250 kg mas não exceder 5 000 kg.

Os Estados-Membros indicam na carta de condução, através do código pertinente da União, como previsto no anexo I, parte E, a habilitação para conduzir tal conjunto, autocaravana ou veículo de emergência,

iii) categoria BE:

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos compostos por um veículo trator pertencente à categoria B e um reboque ou semirreboque das categorias de massa O1 ou O2, conforme previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea c), 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 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858,

v) categoria C1E:

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos em que o veículo trator pertença à categoria C1 e o seu reboque ou semirreboque tenha massa máxima autorizada que exceda 750 kg, desde que a massa autorizada do conjunto não exceda 12 000 kg,

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos em que o veículo trator pertença à categoria B e o seu reboque ou semirreboque tenha massa máxima autorizada que exceda 3 500 kg, desde que a massa autorizada do conjunto 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 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858,

vii) categoria CE:

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos em que o veículo trator pertença à categoria C e o seu reboque ou semirreboque tenha massa máxima autorizada superior a 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 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858,

ix) categoria D1E:

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos em que o veículo trator pertença à categoria D1 e o seu reboque tenha massa máxima autorizada que 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 desta categoria pode ser acoplado um reboque da categoria O1 a que se refere o artigo 4.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858,

xi) categoria DE:

— sem prejuízo das regras de homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos em que o veículo trator pertença à categoria D e o seu reboque tenha massa máxima autorizada que exceda 750 kg.

2. 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, mediante acordo prévio da Comissão, o qual deve basear-se numa avaliação do impacto da exclusão proposta na segurança rodoviária.

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

Artigo 7.º

Idades mínimas

1. As idades mínimas dos candidatos a quem pode ser emitida uma carta de condução são as seguintes:

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, a condução de motociclos desta categoria fica sujeita a um período mínimo de dois anos de experiência prévia de condução de motociclos abrangidos por carta de condução da categoria A2. Esta experiência prévia de dois anos pode não ser exigida caso o requerente tenha, pelo menos, 24 anos,

ii) 21 anos para os triciclos motorizados com potência superior a 15 kW;

d) 21 anos para as categorias C, CE, D1 e D1E;

e) 18 anos para as categorias C e CE, desde que o condutor seja titular de um Certificado de Aptidão Profissional (CAP) referido no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561;

f) 24 anos para as categorias D e DE;

g) 21 anos para as categorias D e DE, desde que o condutor ser titular de um CAP referido no artigo 6.º, n.º 1 ou n.º 2, da Diretiva (UE) 2022/2561.

2. Os Estados-Membros podem elevar ou baixar a idade mínima para a emissão da carta de condução, nos seguintes termos:

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;

Para a categoria B1, no entanto, os Estados-Membros podem, mediante acordo prévio da Comissão, baixar a idade mínima para 15 anos para a emissão de uma carta de condução limitada ao respetivo território, para os veículos a que se refere o artigo 9.º, n.º 4, alínea c), e nas condições especificadas no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i);

c) Para a categoria A1, podem elevá-la para 18 anos, desde que estejam preenchidas cumulativamente as condições seguintes:

i) existir uma diferença de pelo menos dois anos entre a idade mínima para a categoria A1 e a idade mínima para a categoria A2,

ii) ser exigido um período mínimo de dois anos de experiência na condução de motociclos da categoria A2 antes de ser autorizada a condução de motociclos da categoria A, nos termos do n.º 1, alínea c), subalínea i);

d) Para as categorias B e BE, podem baixá-la para 17 anos;

e) Para as categorias D1, D1E, D e DE, podem baixá-la para 18 anos, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

i) o condutor é titular de um CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561,

ii) apenas para as categorias D e DE: o condutor está sujeito às restrições previstas no artigo 5.º, n.º 3, terceiro parágrafo, da Diretiva (UE) 2022/2561;

f) Para as categorias D e DE, podem baixá-la para 20 anos, desde que o condutor seja titular de um CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561.

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 a motor de emergência utilizados para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência de origem natural ou humana, como veículos de polícia, ambulâncias, veículos de proteção civil e de socorro, ou veículos de bombeiros;

b) Veículos submetidos a testes rodoviários para efeitos de reparação ou manutenção.

4. Até o seu titular atingir o limite mínimo de idade previsto no n.º 1, as cartas de condução emitidas em conformidade com os n.ºs 2 e 3 só são válidas no território do Estado-Membro de emissão; uma vez atingido esse limite de idade, são válidas em toda a União.

Os Estados-Membros podem reconhecer a validade, no seu território, de cartas de condução emitidas a condutores com idades inferiores às idades mínimas previstas no n.º 1. No entanto, não podem reconhecer a validade das cartas de condução emitidas nos termos do n.º 2, alíneas b), e) e f).

Os Estados-Membros podem reconhecer mutuamente a validade, nos respetivos territórios, das cartas de condução emitidas a condutores com idades inferiores às idades mínimas nos termos do n.º 3, alínea a).

Artigo 8.º

Condições e restrições

1. Caso emitam uma carta de condução sujeita a condições, os Estados-Membros indicam essas condições na carta de condução através dos códigos da União correspondentes, definidos no anexo I, parte E. Podem também utilizar códigos nacionais para indicar as condições não abrangidas pelo anexo I, parte E. Caso o façam, informam do facto a Comissão, em tempo útil, e comunicam-lhe os pormenores dos códigos nacionais e dos casos em que são utilizados, tanto aquando da entrada em vigor da presente diretiva como na eventualidade de aditamentos ou modificações posteriores a esses códigos nacionais.

Se, devido a deficiência física do condutor, lhe for emitida uma carta de condução respeitante apenas a determinados tipos de veículos, ou apenas para veículos adaptados a fim de compensar tal deficiência física, o exame de avaliação das competências e do comportamento previsto no artigo 10.º, n.º 1, é realizado num veículo do tipo em causa. Os Estados-Membros adotam as disposições necessárias para permitir que as pessoas com deficiência física efetuem o seu exame num veículo adaptado a essa sua deficiência física.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 25.º, para alterar o anexo I, parte E, quando necessário, a fim de ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

Artigo 9.º

Progressividade e equivalências entre categorias

1. As cartas de condução das categorias BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE só podem ser emitidas a condutores já habilitados a conduzir veículos da categoria B.

2. A validade das cartas de condução é fixada do seguinte modo:

a) As cartas de condução emitidas para as categorias C1E, CE, D1E ou DE são válidas igualmente para os conjuntos de veículos da categoria BE;

b) As cartas de condução emitidas para a categoria CE são válidas igualmente para a categoria DE, se os seus titulares já estiverem habilitados a conduzir veículos da categoria D;

c) As cartas de condução emitidas para as categorias C1E ou CE são válidas igualmente para a categoria D1E, se os seus titulares já estiverem habilitados a conduzir veículos da categoria D1;

d) As cartas de condução emitidas para as categorias CE e DE são válidas igualmente para as categorias C e C1, e D e D1, respetivamente;

e) As cartas de condução emitidas para as categorias CE e DE são válidas igualmente para os conjuntos de veículos das categorias C1E e D1E, respetivamente;

f) As cartas de condução emitidas para as categorias C1E e D1E são válidas igualmente para as categorias C1 e D1, respetivamente;

g) As cartas de condução emitidas para qualquer categoria são válidas igualmente para os veículos a motor da categoria AM. No entanto, para as cartas de condução emitidas no seu território, um Estado-Membro pode limitar as equivalências para a categoria AM às cartas de condução das categorias A1, A2 e A, se esse Estado-Membro impuser um exame prático como condição de obtenção da carta de condução para a categoria AM;

h) As cartas de condução emitidas para a categoria A2 são válidas igualmente para a categoria A1;

i) As cartas de condução emitidas para as categorias A, B, C ou D são válidas igualmente para as categorias A1 e A2, B1, C1 e D1, respetivamente;

j) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução da categoria B, esta é igualmente válida para a condução de automóveis, incluindo veículos a motor de emergência utilizados para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência de origem natural ou humana, como veículos de polícia, ambulâncias, veículos de proteção civil e de socorro, ou veículos de bombeiros, total ou parcialmente movidos por combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º da Diretiva 96/53/CE, e que tenham sido homologados ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/858, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg mas não superior a 4 250 kg. Quando estiver preenchida a condição prevista no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), da presente diretiva, a esses veículos pode ser acoplado um reboque, desde que a massa máxima autorizada do conjunto não exceda 5 000 kg. As autocaravanas não são abrangidas pela equivalência a que se refere a presente alínea;

k) Dois anos após a primeira emissão de uma carta de condução da categoria BE, esta é igualmente válida para a condução de um conjunto composto por um automóvel total ou parcialmente movido por combustíveis alternativos, na aceção do artigo 2.º da Diretiva 96/53/CE e que tenha sido homologado ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/858, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg mas não superior a 4 250 kg, como veículo trator, e por um reboque ou semirreboque das categorias de massa O_1 ou O_2 previstas no artigo 4.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento (UE) 2018/858.

3. Os Estados-Membros podem conceder, para a condução nos respetivos territórios, as seguintes equivalências:

a) Condução de triciclos motorizados com uma carta de condução da categoria B, para os triciclos motorizados de potência útil máxima superior a 15 kW, desde que o titular da carta de condução da categoria B tenha pelo menos 21 anos;

b) Condução de motociclos da categoria A1 com 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 indicam na carta de condução, utilizando unicamente os códigos da União pertinentes, como definido no anexo I, parte E, que o titular está habilitado a conduzir os veículos referidos no primeiro parágrafo.

Os Estados-Membros comunicam sem demora à Comissão as equivalências a que se refere o primeiro parágrafo concedidas nos respetivos territórios, incluindo quaisquer códigos nacionais conexos que tenham sido utilizados antes 25 de novembro de 2025. A Comissão disponibiliza essas informações aos Estados-Membros.

4. Os Estados-Membros podem autorizar a condução no seu território de:

a) Veículos da categoria D1 com massa máxima autorizada de 3 500 kg, excluindo os 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 dois anos após a data em que lhes 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 em regime de voluntariado;

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 dois anos após a data em que lhes foi emitida pela primeira vez, desde que esses veículos preencham cumulativamente as seguintes condições:

i) destinarem-se a ser utilizados, quando imobilizados, apenas como infraestrutura de instrução ou de recreio,

ii) serem utilizados para fins sociais por organismos não comerciais,

iii) terem sido modificados de modo a não poderem ser utilizados para o transporte de mais de nove pessoas nem para o transporte de quaisquer mercadorias que não as absolutamente necessárias para os fins previstos nas subalíneas i) e ii);

c) Veículos da categoria B com massa máxima autorizada não superior a 2 500 kg e velocidade máxima limitada tecnicamente a 45 km/h, por condutores com idade inferior a 21 anos que sejam titulares de uma carta de condução da categoria B1 emitida nas condições previstas no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), segundo parágrafo, e, se aplicável, no artigo 7.º, n.º 2, alínea b);

d) Veículos a motor utilizados para efeitos de manutenção da segurança e da ordem públicas, nomeadamente através da prestação de assistência imediata em situações de emergência de origem natural ou humana, como veículos de polícia, ambulâncias, veículos de proteção civil e de socorro, ou veículos de bombeiros, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg mas não superior a 5 000 kg, eventualmente acoplados a um reboque se a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 5 000 kg, por condutores que tenham completado 20 anos de idade, sejam titulares de uma carta de condução da categoria B, tenham concluído a formação e/ou o exame exigidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii), e conduzam exclusivamente para os fins a que se destina o veículo de emergência, incluindo as atividades de manutenção e ensaios de condução necessários.

Se indicarem na carta de condução que o titular está habilitado a conduzir os veículos referidos no primeiro parágrafo, alíneas a) e b), os Estados-Membros utilizam para o efeito unicamente os códigos nacionais pertinentes.

Os Estados-Membros podem, temporária ou indefinidamente, reconhecer mutuamente, nos respetivos territórios, a validade das cartas de condução emitidas ao abrigo do primeiro parágrafo, alínea d).

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

5. Os Estados-Membros têm o direito de autorizar a condução de veículos das categorias D ou D1, nos respetivos territórios, por titulares de uma carta de condução emitida para a categoria C, desde que nenhuma outra pessoa seja transportada no veículo e que o condutor seja uma pessoa que:

a) Efetue uma inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([19]), num raio de 5 km em redor do centro de inspeção; ou

b) Seja um mecânico de uma oficina de reparação de veículos que efetue um ensaio de condução, num raio de 5 km em redor da oficina, depois de o veículo ter sido reparado, ou para fins de manutenção ou inspeção.

Ao sair do centro de inspeção ou da oficina, o titular da carta de condução da categoria C deve estar em condições de provar, durante qualquer controlo, que o veículo está a ser conduzido para efeitos da inspeção técnica a que se refere a alínea a) ou do ensaio de condução a que se refere a alínea b). Os Estados-Membros informam a Comissão de todas as autorizações concedidas em conformidade com o presente número.

([19]) Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

Artigo 10.º

Emissão, validade e renovação

1. A carta de condução só é emitida aos candidatos que preencham as seguintes condições:

a) Terem obtido aprovação num exame de avaliação das competências e do comportamento e num exame teórico, nos termos do anexo II, e satisfazem as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir, nos termos do anexo III;

b) No que diz respeito à categoria AM, terem obtido aprovação apenas num exame teórico; os Estados-Membros podem, no entanto, exigir que os requerentes sejam aprovados num exame de avaliação das competências e do comportamento e podem aplicar o artigo 11.º a respeito desta categoria.

Para os veículos de três rodas e os quadriciclos desta categoria, os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação das competências e do comportamento específico. 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 de condução com um motociclo da categoria A1 ou da categoria A2, respetivamente:

i) terem obtido aprovação apenas num exame de avaliação das competências e do comportamento, ou

ii) terem concluído uma formação nos termos do anexo VI;

d) Terem concluído uma formação ou terem obtido aprovação num exame de avaliação das competências e do comportamento, ou terem concluído uma formação e terem obtido aprovação 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, um veículo de emergência ou um veículo alimentado com combustíveis alternativos, referidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii);

e) Terem a sua residência habitual no território do Estado-Membro que emite a carta de condução, ou inserirem-se no âmbito da exceção prevista no artigo 20.º, n.º 3 ou n.º 4, ou poderem 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 o seu direito 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 uma ou mais categorias que o titular esteja habilitado a conduzir, desde que tal esteja em conformidade com a 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 que uma carta de condução seja válida. 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.

Para melhorar a segurança rodoviária, os Estados-Membros podem limitar o período de validade administrativa de qualquer categoria das cartas de condução emitidas a condutores recém-encartados, a fim de aplicar medidas específicas a esses condutores.

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

Os Estados-Membros limitam o período de validade administrativa de cartas de condução individuais nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), segundo parágrafo. A carta de condução limitada nesses termos não é renovável.

Os Estados-Membros podem reduzir os períodos de validade administrativa fixados no primeiro parágrafo, para as cartas de condução de titulares residentes no respetivo território que tenham completado 65 anos de idade, a fim de exigir que os exames médicos, as autoavaliações ou outras medidas específicas, incluindo cursos de atualização, sejam realizados mais frequentemente. Essa redução do período de validade administrativa 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 das cartas de condução de pessoas a quem tenha sido concedida uma autorização de residência temporária ou que beneficiem, nos respetivos territórios, de proteção temporária ou de uma proteção adequada ao abrigo do direito nacional.

3. A renovação das cartas de condução aquando da caducidade da sua validade administrativa fica subordinada cumulativamente às duas condições que se seguem:

a) O requerente da renovação continua a cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir dispostas no anexo III;

b) O requerente da renovação tem a sua residência habitual no território do Estado-Membro que emite a carta de condução, ou insere-se no âmbito da exceção prevista no artigo 20.º, n.º 3, ou prova que, no momento da apresentação do pedido, estudava nesse Estado-Membro há pelo menos seis meses.

4. Sem prejuízo das legislações nacionais em matéria penal e de verificação do cumprimento da lei, os Estados-Membros podem aplicar à emissão da carta de condução disposições nacionais que prevejam condições diferentes das previstas na presente diretiva. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.

5. Ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução. No entanto, uma carta de condução móvel pode ser exibida simultaneamente em mais do que um dispositivo eletrónico.

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

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para aplicar o segundo parágrafo. As medidas necessárias no que respeita à emissão, substituição, renovação ou troca de uma carta de condução incluem, sempre que existam motivos razoáveis para suspeitar de que o requerente já é titular de outra carta de condução, a verificação junto de outros Estados-Membros da eventualidade de o requerente ser titular de outra carta de condução. Para o efeito, os Estados-Membros utilizam a rede de cartas de condução da UE.

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

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 25.º, para alterar os anexos II, III, V e VI, quando necessário, a fim de ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

Artigo 11.º

Conformidade com as normas mínimas de aptidão física e mental

1. Antes de emitirem pela primeira vez uma carta de condução, os Estados-Membros asseguram que os requerentes sejam submetidos a um exame médico em que sejam aplicadas as normas mínimas de aptidão física e mental relativas a todas as patologias mencionadas no anexo III. Tal só se aplica à emissão de cartas de condução da categoria AM se o Estado-Membro em causa assim o exigir em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea b). Contudo, é exigida a realização de um exame médico para os pedidos de cartas de condução das categorias C, CE, C1, C1E, D, D1, DE ou D1E, independentemente de já ter sido ou não realizado um exame médico para outra categoria.

2. Antes da renovação de uma carta de condução, os requerentes da renovação são submetidos a um exame médico que abranja as patologias mencionadas no anexo III. Tal só se aplica à renovação de cartas de condução da categoria AM se o Estado-Membro em causa assim o exigir em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, alínea b).

3. Não obstante os n.ºs 1 e 2, e salvo disposição em contrário no anexo III, como no caso da realização de uma avaliação apropriada à visão para os requerentes de cartas de condução em conformidade com o anexo III, ponto 3, os Estados-Membros podem, para as categorias AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, em vez de exigirem um exame médico, aplicar uma das seguintes medidas alternativas, ou ambas:

a) Exigir que, ao apresentar um pedido de emissão ou renovação de uma carta de condução, o requerente ou o titular da carta de condução preencha um formulário de autoavaliação que abranja as patologias previstas no anexo III; ou

b) Criar um sistema nacional de avaliação da aptidão para a condução que reaja a alterações significativas da aptidão física ou mental, a fim de cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental definidas no anexo III, depois de a carta de condução ter sido emitida ao requerente após um exame médico ou uma autoavaliação.

4. Os Estados-Membros podem prever medidas adequadas para dar resposta ao incumprimento do requisito de preenchimento de um formulário de autoavaliação, à prestação deliberada de informações incorretas ou incompletas no formulário de autoavaliação, ou ao incumprimento de qualquer requisito fixado nos termos do n.º 3, alínea b).

5. Os Estados-Membros podem aplicar a medida alternativa prevista no n.º 3, alínea b), de uma forma que permita monitorizar a aptidão para a condução durante os períodos de validade administrativa.

6. Se, com base nas informações obtidas em aplicação das várias medidas alternativas previstas no n.º 3, se verificar que o requerente ou titular da carta de condução é suscetível de apresentar uma ou mais das patologias enumeradas no anexo III, os Estados-Membros asseguram que o requerente ou titular da carta de condução seja submetido a um exame médico antes de o Estado-Membros emitir ou renovar a carta de condução.

7. O presente artigo não impede os Estados-Membros de tomarem medidas para sensibilizar e melhorar o conhecimento do setor da saúde e dos titulares de cartas de condução sobre as normas mínimas de aptidão física e mental para a condução constantes do anexo III.

Se adotarem orientações destinadas aos médicos para os ajudar a identificar os titulares de cartas de condução que deixaram de cumprir as normas mínimas de aptidão física e mental para a condução, os Estados-Membros informam a Comissão desse facto. A Comissão disponibiliza essas orientações aos outros Estados-Membros.

Se desenvolverem campanhas de sensibilização do público para informar os cidadãos sobre os problemas de saúde mental ou física suscetíveis de prejudicar a aptidão para a condução, os Estados-Membros informam a Comissão desse facto. A Comissão disponibiliza as informações aos outros Estados-Membros.

8. Os Estados-Membros podem impor normas mais severas que as previstas no anexo III para a emissão ou qualquer renovação ulterior da carta de condução.

Artigo 12.º

Prorrogação da validade na eventualidade de uma situação de crise

1. Na eventualidade de uma situação de crise, os Estados-Membros podem prorrogar por um período máximo de seis meses o período de validade administrativa das cartas de condução que, de outro modo, caducassem. A prorrogação pode ser renovada, caso a crise persista.

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

3. Por imperativos de urgência devidamente justificados relacionados com a situação de crise a que se refere o n.º 1 afete dois ou mais Estados-Membros, a Comissão pode adotar atos de execução imediatamente aplicáveis, a fim de prorrogar o período de validade administrativa de todas ou de determinadas categorias de cartas de condução que, de outro modo, caducassem. Essa prorrogação não pode exceder seis meses e pode ser renovada, caso a situação de crise persista. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento a que se refere o artigo 26.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 situação de crise que afete dois ou mais Estados-Membros, como referido no n.º 3, ou tenha tomado medidas nacionais adequadas para atenuar o impacto dessa situação de crise, esse Estado-Membro pode, após ter informado a Comissão, decidir não aplicar a prorrogação introduzida pelo ato de execução a que se refere o n.º 3. A Comissão informa do facto os demais Estados-Membros e publica um aviso no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 13.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 fixado a sua residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar ao Estado-Membro de residência habitual a troca da sua carta de condução por uma carta de condução equivalente. O Estado-Membro ao qual é apresentado o pedido para proceder à troca verifica para que categoria ou categorias ainda é válida a carta de condução cuja troca é solicitada.

2. Sem prejuízo do princípio da territorialidade das legislações em matéria penal e de verificação do cumprimento da lei, 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 anulação, retirada, suspensão ou restrição do direito de conduzir e, se necessário, trocar a carta de condução para esse efeito.

3. O Estado-Membro que trocar uma carta de condução física devolve a antiga carta de condução às autoridades do Estado-Membro de emissão e especifica os motivos da troca.

O Estado-Membro que trocar uma carta de condução móvel informa as autoridades do Estado-Membro de emissão e especifica os motivos da troca. O Estado-Membro de emissão assegura que a anterior carta de condução móvel deixe de poder ser exibida no dispositivo eletrónico utilizado para o efeito pelo titular da carta de condução. Os Estados-Membros utilizam a rede de cartas de condução da UE para efeitos de comunicação.

4. As substituições de cartas de condução físicas na sequência de dano, perda ou roubo, assim como as substituições de cartas de condução físicas ou móveis que tenham sido utilizadas de forma fraudulenta, apenas podem ser obtidas junto das autoridades competentes do Estado-Membro em que o titular da carta de condução tenha a sua residência habitual, ou, caso o artigo 20.º, n.º 3, seja aplicável, do Estado-Membro da emissão. Essas autoridades procedem à substituição com base nas informações na sua posse ou, quando adequado, com base em prova enviada pelas autoridades competentes do Estado-Membro de emissão da carta de condução inicial. Se uma carta de condução tiver sido substituída por um Estado-Membro diferente do Estado-Membro de emissão e a carta de condução inicial ainda estiver na posse do titular da carta de condução em causa, ou ainda puder ser por ele exibida, são aplicáveis os procedimentos previstos no n.º 3.

Artigo 14.º

Certificação do direito de condução durante uma troca ou substituição

Durante a substituição ou troca de uma carta de condução, o Estado-Membro que procede à substituição ou troca assegura que as autoridades competentes dos Estados-Membros possam verificar a validade dos direitos de condução do titular da carta de condução, em especial durante os controlos na estrada. Para o efeito, o Estado-Membro disponibiliza sem demora as informações necessárias sobre a substituição ou troca da carta de condução na rede de cartas de condução da UE, caso a duração do procedimento de troca ou substituição o justifique. Nesses casos, o Estado-Membro faculta ao titular da carta de condução em causa um documento que indique que foi apresentado um pedido de substituição ou de troca da sua carta de condução.

Artigo 15.º

Troca de cartas de condução emitidas por países terceiros

1. Sempre que um Estado-Membro preveja a troca de uma carta de condução emitida por um país terceiro a um titular da carta de condução que tenha fixado a sua residência habitual no seu território, esse Estado-Membro efetua a troca da carta de condução em conformidade com o presente artigo.

2. Sempre que um Estado-Membro trocar uma carta de condução emitida por um país terceiro que não tenha sido objeto de um ato de execução adotado nos termos do n.º 7 do presente artigo, essa troca, bem como qualquer renovação ou substituição subsequentes, é registada na carta de condução emitida por esse Estado-Membro, utilizando o código pertinente constante do anexo I, parte E. Em caso de mudança posterior da residência habitual do titular dessa carta de condução para outro Estado-Membro, este último pode decidir não aplicar o princípio do reconhecimento mútuo previsto no artigo 3.º, n.º 6.

Para estas trocas, os Estados-Membros aplicam o seu direito nacional, em conformidade com as condições previstas no presente número.

3. Sempre que a carta de condução seja emitida para uma categoria e por um país terceiro que tenham sido objeto de um ato de execução adotado nos termos do n.º 7, a troca é registada na carta de condução emitida pelo Estado-Membro em causa mediante aposição do código pertinente constante do anexo I, parte E. Nestes casos, os Estados-Membros trocam a carta de condução em conformidade com as condições previstas no ato de execução pertinente.

4. Sempre que uma carta de condução emitida por um Estado-Membro tenha sido trocada por uma carta de condução de um país terceiro, os Estados-Membros não podem exigir, no que diz respeito às categorias da carta de condução inicial, o cumprimento de quaisquer outras condições além das fixadas no artigo 10.º, n.º 3, alínea a), nem registar quaisquer informações adicionais para a troca dessa carta de condução de país terceiro.

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 um ato de execução adotado nos termos do n.º 7, aplica-se o n.º 3;

b) Na ausência de um ato de execução adotado nos termos do n.º 7, 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 ao qual a troca foi solicitada.

6. A Comissão pode determinar 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, o que permite trocar as cartas de condução emitidas por esse país terceiro, se necessário após o cumprimento de determinadas condições predefinidas, em conformidade com o n.º 3.

Se proceder à determinação a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão pode, em cooperação com os Estados-Membros, avaliar o quadro em matéria de transportes rodoviários do país terceiro. Os Estados-Membros apresentam o seu parecer sobre o quadro em matéria de transportes rodoviários em vigor no país terceiro identificado num prazo a fixar pela Comissão. Esse prazo não pode ser inferior a seis meses nem superior a 18 meses. A Comissão procede à 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 em vigor num país terceiro, a Comissão tem em conta, pelo menos, os seguintes elementos:

a) Os requisitos vigentes em matéria de cartas de condução, 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 da carta de condução;

b) A questão de saber se o país terceiro emite cartas de condução móveis e, em caso afirmativo, as disposições técnicas e estruturais aplicáveis ao funcionamento do sistema;

c) O nível de circulação de cartas de condução falsificadas, bem como as medidas tomadas para impedir a falsificação de cartas de condução e a corrupção conexa;

d) O período de validade administrativa das cartas de condução emitidas pelo país terceiro;

e) As condições de trânsito no país terceiro e a questão de saber se são comparáveis às condições de trânsito nas redes rodoviárias da União;

f) O desempenho do país terceiro em matéria de segurança rodoviária;

g) O regime jurídico e a prática do país terceiro em matéria de troca de cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros.

7. A Comissão pode, após realizar a avaliação a que se refere o n.º 6 e através de um ato 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 assim trocar as cartas de condução emitidas por esse país terceiro em conformidade com o n.º 3.

O ato de execução a que se refere o primeiro parágrafo do presente número deve englobar, 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 do presente artigo;

b) As datas de emissão das cartas de condução do país terceiro após as 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, antes da troca, para demonstrar que cumpre as normas mínimas relativas à aptidão física e mental previstas no anexo III.

Sempre que a carta de condução do requerente não lhe permitir cumprir o segundo parágrafo, alíneas a) ou b), do presente número, os Estados-Membros podem decidir trocar a carta de condução nos termos do n.º 2. Sempre que o requerente não puder cumprir o segundo parágrafo, alíneas c) ou d), do presente número, os Estados-Membros recusam trocar a carta de condução.

Qualquer condição adicional determinada no ato de execução a que se refere o primeiro parágrafo do presente número 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, se o requerente não cumprir tais condições.

O ato de execução previsto no presente número é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 26.º, n.º 2.

8. O ato de execução adotados nos termos do n.º 7 deve prever um reexame periódico pela Comissão, pelo menos de quatro em quatro anos, da situação da segurança rodoviária no país terceiro em causa. Os Estados-Membros têm a possibilidade de apresentar os seus pareceres. Em função das conclusões do reexame, a Comissão mantém, altera ou suspende, na medida do necessário, ou revoga esse ato de execução.

9. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* e no seu sítio Web uma lista dos países terceiros que foram objeto de um ato de execução adotado nos termos do n.º 7, e publica igualmente todas as alterações pertinentes introduzidas nos termos do n.º 8.

10. A fim de apoiar a integração dos motoristas profissionais de países terceiros no mercado interno da União, a Comissão promove o intercâmbio de boas práticas no âmbito do grupo de peritos sobre a qualificação e formação dos motoristas de determinados veículos rodoviários, criado nos termos do requisito previsto no artigo 13.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2022/2561.

Artigo 16.º

Efeitos da anulação, retirada, suspensão, ou restrição do direito de conduzir de um condutor de um veículo a motor, da sua carta de condução ou do reconhecimento da validade da sua carta de condução

1. Os Estados-Membros recusam emitir cartas de condução a requerentes cuja carta de condução tenha sido objeto de anulação, retirada, suspensão ou restrição, noutro Estado-Membro.

2. Os Estados-Membros recusam reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa cujo direito de conduzir ou cuja carta de condução, ou o reconhecimento da respetiva validade, tenha sido anulado, retirado, suspendido ou restringido no seu próprio território.

3. Considera-se que o direito de conduzir, a carta de condução ou o reconhecimento da sua validade se encontra anulado, retirado, suspenso ou restringido para efeitos do presente artigo até que a pessoa em causa cumpra todas as condições impostas pelo Estado-Membro para recuperar o seu direito de conduzir ou a sua carta de condução, para recuperar o reconhecimento da validade da sua carta de condução, ou para poder requerer uma nova carta de condução.

Os Estados-Membros asseguram que as condições que impõem para uma pessoa ser autorizada a recuperar o direito de conduzir, a sua carta de condução ou o reconhecimento da validade da sua carta de condução, ou ser autorizada a requerer uma nova carta de condução, sejam proporcionais e não discriminatórias para os titulares de cartas de condução emitidas por qualquer outro Estado-Membro, e que não conduzam, por si só, a uma recusa por tempo indeterminado da emissão de uma carta de condução ou do reconhecimento de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

4. Sempre que 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 direito de conduzir ou a sua carta de condução ou o reconhecimento da validade da sua carta de condução ou de requerer uma nova carta de condução.

Em derrogação do n.º 1, um Estado-Membro que não tenha proibido a pessoa em causa de conduzir pode, após consultar o Estado-Membro referido no primeiro parágrafo do presente número, emitir uma carta de condução a essa pessoa. Todavia, o Estado-Membro que proibiu essa pessoa de conduzir pode recusar, no seu território e por tempo indeterminado, reconhecer a carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

Artigo 17.º

Regime de condução acompanhada

1. Não obstante o disposto no artigo 7.º, n.º 1, alínea b), os Estados-Membros podem emitir, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, cartas de condução da categoria B assinaladas com o código da União 98.02 definido no anexo I, parte E, aos requerentes que tenham completado 17 anos de idade.

2. Em derrogação do artigo 7.º, n.º 1, alíneas b) e d), respetivamente, e para a condução nos respetivos territórios, os Estados-Membros podem emitir, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 1, cartas de condução das categorias C1, C1E ou C assinaladas com o código da União 98.02 definido no anexo I, parte E, aos requerentes que tenham completado 17 anos de idade, desde que o requerente seja titular de um CAP concedido nos termos do artigo 6.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2022/2561 para a categoria C ou nos termos do artigo 6., n.º 2 da mesma diretiva para as categorias C1 e CIE.

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

3. Os titulares de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 definido no anexo I, parte E, 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 lhes dar orientações durante a condução. O acompanhante deve cumprir as regras relativas à condução sob influência de álcool ou de drogas. O acompanhante:

a) Deve ter, no mínimo, 24 anos de idade;

b) Deve ser titular de uma carta de condução da categoria em causa emitida na União há mais de cinco anos;

c) Não pode ter estado sujeito a uma inibição de conduzir no Estado-Membro de emissão da carta de condução a que se refere a alínea b) nos últimos cinco anos.

Um Estado-Membro diferente do Estado-Membro de emissão a que se refere a alínea c) pode prever a execução de uma inibição de conduzir no seu território, na sequência de uma infração nele cometida, que possa implicar a falta de aptidão para agir como acompanhante nos termos do presente artigo.

4. Os Estados-Membros podem exigir a identificação dos acompanhantes a que se refere o n.º 3, a fim de assegurar o cumprimento do presente artigo. Os Estados-Membros podem limitar o número possível de acompanhantes no que respeita a um dado condutor acompanhado. Os Estados-Membros podem aplicar, no seu território, condições adicionais a satisfazer pelo acompanhante do titular de uma carta de condução por eles emitida. Essas condições devem ser proporcionais e adequadas para alcançar os objetivos do regime de condução acompanhada. Os Estados-Membros informam a Comissão dessas condições adicionais. A Comissão disponibiliza ao público essas informações sobre as condições adicionais.

Para os acompanhantes de um titular de uma carta de condução das categorias C, C1E ou C1, os requisitos referidos no primeiro parágrafo podem incluir, nomeadamente, a exigência de que aquele:

a) Possua as qualificações e a formação pertinentes facultadas em conformidade com a Diretiva (UE) 2022/2561; ou

b) Tenha frequentado um curso de formação específico com uma duração mínima de sete horas, que pode ser aumentada para 14 horas, para adquirir as competências profissionais e pedagógicas necessárias, no âmbito da sua formação contínua para efeitos do CAP.

5. O regime de condução acompanhada não restringe a possibilidade que os Estados-Membros atualmente têm de baixar a idade mínima para os requerentes de cartas de condução da categoria B tal como previsto no artigo 7.º, n.º 2, ou de aplicar as condições conexas a nível nacional.

6. Os Estados-Membros podem aplicar condições adicionais para a emissão de uma carta de condução assinalada com o código da União 98.02 definido no anexo I, parte E, aos requerentes que não tenham completado 18 anos de idade. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto. A Comissão disponibiliza estas informações ao público.

Artigo 18.º

Período probatório

1. O titular de uma carta de condução emitida após aprovação num exame de condução exigido nos termos do artigo 10.º, n.º 1, alínea a), é considerado um «condutor recém-encartado» e está sujeito a um período probatório. A duração do período probatório é determinada pelo Estado-Membro que emite a carta de condução e não pode ser inferior a dois anos.

Caso um condutor recém-encartado já possua uma carta de condução válida para outra categoria de veículos, o período probatório limita-se, em princípio, ao tempo restante do período probatório previsto para a carta de condução existente. Todavia, para os condutores recém-encartados que possuam apenas uma carta de condução da categoria AM, a obtenção de uma carta de condução de uma nova categoria implica sempre um novo período probatório. Os Estados-Membros podem, relativamente a outras categorias que não AM por eles emitidas, exigir um período probatório adicional ou complementar, em especial para ter em conta os diferentes riscos e as competências necessárias inerentes à nova categoria de carta de condução.

2. Os Estados-Membros definem regras ou sanções para a condução sob influência de álcool mais rigorosas para os condutores recém-encartados do que para os condutores que não sejam recém-encartados, e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Sempre que os Estados-Membros decidam determinar sanções, estas devem ser efetivas, proporcionadas, dissuasivas e não discriminatórias.

Além disso, os Estados-Membros tomam medidas com o objetivo de reduzir:

a) A condução sob influência de drogas entre os condutores recém-encartados;

b) O incumprimento das disposições legislativas, regulamentares e administrativas que transpõem a Diretiva 91/671/CEE do Conselho ([20]) relativa à utilização obrigatória de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças em veículo.

([20]) Diretiva 91/671/CEE do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, relativa à utilização obrigatória de cintos de segurança e de dispositivos de retenção para crianças em veículo (JO L 373 de 31.12.1991, p. 26, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1991/671/oj).

3. Nada no presente artigo obsta a que os Estados-Membros introduzam no seu direito nacional disposições de tolerância zero que proíbam o consumo de álcool ou de drogas por parte de todos os condutores antes de conduzirem. Sempre que introduzam tais disposições de tolerância zero no seu direito nacional, os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para as alinhar o seu direito nacional com as medidas tomadas nos termos do n.º 2.

4. Os Estados-Membros podem determinar regras adicionais aplicáveis nos seus territórios aos condutores recém-encartados, a fim de melhorar a segurança rodoviária. Os Estados-Membros informam a Comissão desse facto.

5. Se uma autoridade competente do Estado-Membro da residência habitual decidir prorrogar o período probatório de um condutor devido a um comportamento ilícito dessa pessoa, essa autoridade assegura que o novo período probatório seja registado na carta de condução.

6. Os Estados-Membros assinalam nas cartas de condução emitidas durante um período probatório o código da União pertinente definido no anexo I, parte E.

Artigo 19.º

Examinadores

1. Os examinadores devem cumprir as normas mínimas previstas no anexo IV.

Os examinadores em funções antes de 19 de janeiro de 2013 ficam sujeitos apenas aos requisitos relativos à garantia de qualidade e às medidas de formação contínua regular previstos nesse anexo.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 25.º, para alterar o anexo IV, quando necessário, a fim de ter em conta a evolução técnica, operacional ou científica.

Artigo 20.º

Residência habitual

1. Considera-se que o local de residência habitual é o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, onde viveu durante pelo menos 185 dias dos últimos 365 dias, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais indiciadores de relações estreitas entre essa 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, seja levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados-Membros, considera-se que o local de residência habitual se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, desde que a referida pessoa aí regresse regularmente. A pessoa em questão não é obrigada a cumprir esta condição se estiver a viver num Estado-Membro para desempenhar uma missão de duração determinada. A frequência de uma universidade ou escola não constitui uma mudança da residência habitual.

2. Para efeitos do artigo 10.º, n.º 3, alínea b), e do artigo 13.º, n.º 4, considera-se que o local de residência habitual do pessoal dos serviços diplomáticos da União, ou seja, dos funcionários dos serviços competentes do Secretariado-Geral do Conselho e da Comissão, bem como do pessoal destacado dos serviços diplomáticos dos Estados-Membros, e de qualquer outro trabalhador ou contratante que trabalhe para as instituições, órgãos e organismos da União no domínio da representação externa e que, para poder desempenhar as suas funções contratuais, tenha vivido fora da União durante, pelo menos 181 dias dos últimos 365 dias, ou do pessoal dos serviços diplomáticos dos Estados-Membros acreditado em países terceiros, ou dos familiares que fazem parte do seu agregado familiar, é o território do Estado-Membro ou dos Estados-Membros de emissão das cartas de condução que estão a ser renovadas ou substituídas.

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 de emissão.

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 Estado-Membro de nacionalidade desse requerente pode ter a sua carta de condução emitida por este último, se não for possível, no Estado-Membro de residência habitual, realizar o exame teórico ou prático, ou nenhum deles, numa língua oficial do Estado-Membro de nacionalidade do requerente que seja também uma língua oficial da União, ou com um intérprete.

Em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/1724, os Estados-Membros e a Comissão facultam aos utilizadores o acesso às informações sobre as línguas para as quais é assegurada a tradução ou interpretação dos exames teóricos e práticos em cada Estado-Membro.

Artigo 21.º

Equivalências entre cartas de condução que não as normalizadas da União

1. Os Estados-Membros aplicam as equivalências fixadas pela Decisão (UE) 2016/1945 da Comissão ([21]) entre as habilitações concedidas antes de 19 de janeiro de 2013 e as categorias definidas no artigo 6.º da presente diretiva.

2. Nenhuma habilitação para conduzir concedida antes de 19 de janeiro de 2013 pode ser anulada ou de algum modo restringida pela presente diretiva.

Artigo 22.º

Assistência mútua e rede de cartas de condução da UE

1. Os Estados-Membros prestam-se assistência mútua na execução da presente diretiva. Trocam informações sobre as cartas de condução que emitiram, trocaram, substituíram, renovaram, restringiram, suspenderam, retiraram, anularam ou revogaram, bem como sobre as inibições de conduzir que impuseram ou, se for o caso, tencionam impor, e consultam-se mutuamente, sempre que existam motivos razoáveis para suspeitar de que um requerente de uma carta de condução está sujeito a uma inibição de conduzir noutro Estado-Membro. Os Estados-Membros utilizam a rede de cartas de condução da UE para efeitos de trocas de informação.

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, em especial durante os controlos na estrada ou as investigações, ou no âmbito de medidas antifalsificação;

b) Facilitar as investigações em conformidade com a Diretiva (UE) 2015/413;

c) Fazer cumprir a Diretiva (UE) 2022/2561 e verificar a validade e autenticidade de uma carta de condução ao fazer cumprir o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ([22]) ou o Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([23]).

3. O acesso à rede de cartas de condução da UE é protegido. A rede de cartas de condução da UE permite o intercâmbio síncrono, ou seja, em tempo real, e assíncrono de informações, bem como o envio e receção de mensagens, notificações e anexos protegidos.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2016/1945/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/oj).

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/165/oj).

Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para assegurar a atualização das informações trocadas através da rede de cartas de condução da UE.

Os Estados-Membros só podem conceder acesso à rede de cartas de condução da UE às autoridades competentes para os efeitos referidos nos n.os 1 e 2.

4. Os Estados-Membros prestam-se também assistência mútua na aplicação da carta de condução móvel, em especial para garantir a interoperabilidade sem descontinuidades entre as aplicações e as funcionalidades de verificação referidas no anexo I, parte C.

5. A Comissão adota, até 6 de junho de 2026, atos de execução que estabeleçam um conjunto comum de regras aplicáveis ao funcionamento da rede de cartas de condução da UE, incluindo os requisitos operacionais, técnicos e de interface pormenorizados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 26.º, n.º 2.

6. Os Estados-Membros podem cooperar na execução de qualquer anulação, retirada, suspensão ou restrição do direito de conduzir ou da carta de condução, ou do reconhecimento da sua validade, em especial se as medidas pertinentes se limitarem a determinadas categorias de cartas de condução ou aos territórios de determinados Estados-Membros, em particular através da aposição de referências nas cartas de condução que emitiram.

Artigo 23.º

Comunicação de dados pelos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros comunicam anualmente à Comissão o número de cartas de condução emitidas, renovadas, substituídas, retiradas e trocadas, para cada categoria de cartas de condução. Os dados devem ser apresentados separadamente para as cartas de condução móveis e para as cartas de condução físicas.

2. Até 26 de novembro de 2029 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a fim de facilitar a elaboração do relatório da Comissão a que se refere o artigo 24.º, os Estados-Membros disponibilizam à Comissão estatísticas sobre os acidentes de viação em que tenha havido feridos ou vítimas mortais e sobre os acidentes de viação que envolvam motoristas profissionais, em especial condutores de 17 anos de idade que participem num regime de condução acompanhada a que se refere o artigo 17.º, n.º 2.

3. Os Estados-Membros podem partilhar periodicamente com a Comissão dados sobre o direito nacional relativo ao manuseamento de máquinas móveis não rodoviárias e sobre as considerações conexas em matéria de segurança rodoviária, e podem prestar informações sempre que haja preocupações relacionadas com a livre circulação de trabalhadores.

Artigo 24.º

Reexame e apresentação de relatórios pela Comissão

1. Até 26 de novembro de 2030 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução da presente diretiva. No âmbito do relatório, a Comissão avalia:

a) O impacto da diretiva na segurança rodoviária, em especial:

   i) se existe algum impacto resultante da concessão de equivalências nos termos do artigo 9.º, n.º 2, alíneas j) e k),

   ii) se existe algum impacto resultante da concessão de equivalências nos termos do artigo 9.º, n.º 4;

b) Os efeitos, na segurança rodoviária e na escassez de motoristas, da aplicação do regime de condução acompanhada para as categorias de cartas de condução profissionais, com base nos relatórios recebidos dos Estados-Membros em conformidade com o artigo 23.º, n.º 2.

O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

2. No âmbito do relatório a que se refere o n.º 1, a Comissão avalia a mais recente evolução tecnológica relativa aos veículos alimentados por combustíveis alternativos com incidência na massa desses veículos. Para o efeito, a Comissão utiliza as informações recolhidas em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho ([24]) que prevê normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos. A Comissão pode solicitar informações adicionais aos fabricantes de veículos sobre o possível impacto dessa recente evolução tecnológica na massa dos veículos, a fim de apoiar a sua avaliação.

Os fabricantes de veículos são obrigados a disponibilizar os dados referidos no primeiro parágrafo num prazo razoável e em conformidade com o direito da União aplicável.

3. Sem prejuízo dos n.os 1 e 2 do presente artigo, até 26 de novembro de 2026 ou imediatamente após a adoção do primeiro dos atos de execução a que se refere o artigo 5.º, n.º 7, consoante o que ocorrer primeiro, a Comissão avalia a viabilidade de antecipar a data referida no artigo 3.º, n.º 4, e apresenta um relatório com as suas conclusões. Os Estados-Membros podem prestar à Comissão as informações que considerem pertinentes para efeitos dessa avaliação, devendo a Comissão tê-las em conta.

O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

Artigo 25.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições previstas 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 6, e no artigo 19.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 25 de novembro de 2025. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos 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 pelo menos 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 6, e no artigo 19.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 consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

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 artigo 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 6, ou do artigo 19.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 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.

([24]) Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj).

Artigo 26.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité da Carta de Condução criado pela Diretiva 97/26/CE do Conselho ([25]) («comité»). 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 projeto de 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 27.º

Alterações à Diretiva (UE) 2022/2561

O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) Ao n.º 2 é aditada a seguinte alínea:

«c) A partir da idade de 17 anos, um veículo das categorias de carta de condução C1, C1E ou C, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1, para as categorias C ou, conforme referido no artigo 6.º, n.º 1, para as categorias C1 e C1E, e apenas nas condições previstas no artigo 17.º, n.ºs 2 e 3, da Diretiva (UE) 2025/2205 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

(*) Diretiva (UE) 2025/2205 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2025, relativa à carta de condução, que altera o Regulamento (UE) 2018/1724 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva (UE) 2022/2561 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 (JO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj).»;

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O motorista de um veículo destinado ao transporte de passageiros pode conduzir, a partir da idade de 21 anos, um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, ou um veículo das categorias de carta de condução D1 e D1 + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1 ou n.º 2. A fim de garantir a segurança da condução, os Estados-Membros podem criar um sistema de monitorização para os motoristas com menos de 23 anos de idade titulares do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2. Se os Estados-Membros exigirem que esses motoristas frequentem cursos de formação contínua sobre matérias relacionadas com a segurança rodoviária antes de completarem 23 anos, a fim de consolidarem e confirmarem a sua competência nessas matérias, essa frequência é tida em conta para efeitos da obrigação de frequência de 35 horas de cursos de formação contínua de cinco em cinco anos.

Os Estados-Membros podem autorizar os motoristas dos veículos das categorias de carta de condução D1 e D1 + E a conduzirem no seu território os referidos veículos a partir da idade de 18 anos, na condição de serem titulares do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1.

Os Estados-Membros podem autorizar os motoristas dos veículos das categorias de carta de condução D e D+E a conduzirem no seu território os referidos veículos a partir da idade de 20 anos, na condição de serem titulares do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1. Essa idade pode ser reduzida para os 18 anos para a condução desses veículos sem passageiros ou para o transporte de passageiros em serviços regulares cujo percurso não exceda 50 quilómetros.».

([25]) Diretiva 97/26/CE do Conselho, de 2 de junho de 1997, que altera a Diretiva 91/439/CEE relativa à carta de condução (JO L 150 de 7.6.1997, p. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1997/26/oj).

Artigo 28.º

Alterações ao Regulamento (UE) 2018/1724

O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) Na segunda coluna, à linha «Mudança de endereço» é aditada a seguinte célula: «Aquisição e renovação da carta de condução»;

b) Na terceira coluna, à linha «Mudança de endereço» é aditada a seguinte célula: «Emissão, troca e substituição de cartas de condução da União».

Artigo 29.º

Transposição

1. Sem prejuízo do n.º 2, os Estados-Membros adotam e publicam, até 26 de novembro de 2028, as disposições necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Sem prejuízo do n.º 2, os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 26 de novembro de 2029.

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

2. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 26 de novembro de 2027, as disposições necessárias para dar cumprimento ao artigo 9.º, n.º 2, alíneas j) e k). Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 26 de novembro de 2027.

3. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 26 de novembro de 2028, as disposições necessárias para dar cumprimento ao artigo 17.º. Do facto informam imediatamente a Comissão.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 26 de novembro de 2028.

4. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 30.º

Revogação

1. A Diretiva 2006/126/CE é revogada com efeitos a partir de 26 de novembro de 2029, com exceção do artigo 6.º, n.º 3, alínea c), que é revogado com efeitos a partir de 26 de novembro de 2027.

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 da presente diretiva.

2. O Regulamento (UE) n.º 383/2012 é revogado com efeitos a partir de 26 de novembro de 2029.

As remissões para o Regulamento (UE) n.º 383/2012 entendem-se como remissões para a presente diretiva e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo VII.

Artigo 31.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 32.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 22 de outubro de 2025.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*A Presidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANEXO I

ESPECIFICAÇÕES NORMALIZADAS E DISPOSIÇÕES RELATIVAS ÀS CARTAS DE CONDUÇÃO EMITIDAS PELOS ESTADOS-MEMBROS

PARTE A1: **Especificações gerais da carta de condução física**

1) As características do cartão correspondente ao modelo da carta de condução física da União devem estar em conformidade com a norma ISO/IEC 7810.

O cartão deve ser feito de policarbonato.

Os métodos de verificação das características dos cartões da carta de condução para assegurar a sua conformidade com as normas internacionais devem ser conformes com a norma ISO/IEC 10373.

2) O cartão da carta de condução deve ter duas faces e corresponder ao modelo da figura 1.

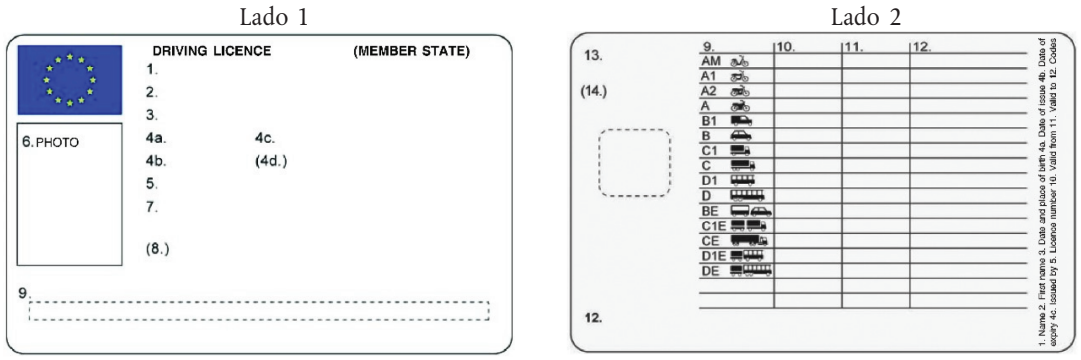


Figura 1: Modelo da carta de condução da União

Texto da figura 1:

1. Nome, 2. Nome próprio, 3. Data e local de nascimento, 4a. Data de emissão ,4b. Data do termo da validade, 4c. Emitido por, 5. Número da carta, 10. Válido a partir, 11. Válido até, 12. Códigos

3) O cartão da carta de condução deve exibir as seguintes informações previstas na parte D:

O lado 1 deve conter:

a) A menção «Carta de Condução» impressa em carateres maiúsculos na(s) língua(s) do Estado-Membro que emite a carta de condução;

b) (facultativo) O nome do Estado-Membro de emissão;

c) A sigla distintiva do Estado-Membro de emissão, conforme prevista na parte D, ponto 1, impressa em negativo num retângulo azul e rodeada por doze estrelas amarelas;

d) As informações específicas relativas à carta de condução emitida (campos 1 a 9), conforme previstas na parte D, ponto 3;

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

O lado 2 deve conter:

f) As informações específicas relativas às categorias da carta de condução (campos 9 a 12), conforme previstas na parte D, ponto 4;

g) As informações específicas relativas à administração da carta de condução (campos 13 e 14), conforme previstas na parte D, ponto 5;

h) A explicação dos seguintes campos numerados constantes dos lados 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, deve elaborar uma versão bilingue da carta de condução em que seja utilizada uma destas línguas, sem prejuízo das demais disposições do presente anexo.

Deve ser reservado um espaço na carta de condução para permitir a eventual introdução de um circuito integrado ou outro dispositivo informatizado equivalente, ou para possibilitar a impressão de um código QR.

As cores de referência são as seguintes:

i) azul: Pantone Reflex Blue,

ii) 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 noutro Estado-Membro, este último pode inscrever na carta de condução as informações que forem indispensáveis para efeitos de administração da carta de condução, desde que também inscreva esse tipo de informações nas outras cartas de condução que emite e desde que disponha, para o efeito, de espaço suficiente.

b) Os Estados-Membros podem acrescentar cores ou referências, como códigos de barras ou 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, nenhum código de barras pode conter outras informações além das que já figurem visivelmente na carta de condução ou que sejam indispensáveis para o processo de emissão da carta de condução;

c) As informações exibidas no cartão da carta de condução devem ser legíveis a olho nu por uma pessoa com acuidade visual média, e os carateres dos campos 9 a 12 do lado 2 devem ter uma altura mínima de 5 pontos.

PARTE A2: **Especificações antifalsificação da carta de condução física**

1) As ameaças à segurança física das cartas de condução incluem as seguintes:

a) Fabrico de cartões falsos – ou seja, criação de um novo objeto que exibe grande semelhança com um documento genuíno, seja realizando-o de raiz, seja copiando um documento genuíno;

b) Alteração material – ou seja, alteração de uma propriedade de um documento original, por exemplo modificando alguns dos dados exibidos no documento.

2) O sistema de proteção antifalsificação é parte integrante de cada elemento do sistema de emissão, incluindo o processo de pedido, a transmissão segura dos dados, o material do corpo do cartão, a técnica de fabrico, um conjunto mínimo de vários elementos de segurança e o processo de personalização.

3) O material utilizado para as cartas de condução deve ser protegido contra a falsificação utilizando as seguintes técnicas (elementos de segurança obrigatórios):

a) Corpo do cartão sem reação à luz ultravioleta;

b) Motivo do fundo de segurança realizado por impressão irisada com tintas de segurança multicromáticas e impressão positiva e negativa em guilhoché, a fim de o tornar resistente à falsificação por digitalização, impressão ou cópia. O motivo não pode ser composto pelas cores primárias (ciano, magenta, amarelo ou preto), deve conter composições gráficas complexas em pelo menos duas cores especiais e deve incluir microcarateres;

c) Elementos oticamente variáveis destinados a oferecer proteção adequada contra a cópia e manipulação da fotografia;

d) Gravação a laser;

e) Na zona reservada à fotografia, sobreposição entre o motivo do fundo de segurança e a fotografia, pelo menos ao nível do rebordo da fotografia (motivo evanescente).

4) Além disso, proteção do material utilizado para as cartas de condução contra a falsificação através de pelo menos três das seguintes técnicas (elementos de segurança suplementares):

a) Tintas oticamente 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 táteis*.

Na medida do possível, deve ser dada preferência às técnicas assinaladas com um asterisco, pois permitem a verificação da validade do cartão pelos agentes responsáveis pela aplicação da lei sem recurso a quaisquer meios especiais. Os Estados-Membros podem introduzir elementos de segurança diferentes dos enumerados no presente ponto.

PARTE B: **Especificações para os circuitos integrados incorporados nas cartas de condução físicas**

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 a 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 da União em conformidade com a parte B3.

4) Caso estejam cumpridas todas as disposições aplicáveis à homologação da União no que respeita a uma carta de condução que incorpore um circuito integrado em conformidade com os pontos 1, 2 e 3, os Estados-Membros emitem um certificado de homologação da União destinado ao fabricante ou ao seu representante.

5) Se necessário, em especial para assegurar o cumprimento da presente parte, um Estado-Membro pode revogar um certificado de homologação da União que tenha emitido.

6) Os certificados de homologação da União e a notificação da sua revogação devem obedecer ao modelo constante da parte B4.

7) A Comissão deve ser informada de todos os certificados de homologação da União emitidos ou revogados. Em caso de revogação, o Estado-Membro que procede à revogação deve apresentar uma fundamentação pormenorizada.

A Comissão deve informar os Estados-Membros de qualquer revogação de uma homologação da União.

8) Os certificados de homologação da União 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 se revela repetidamente não conforme com a presente parte do presente anexo, deve comunicar esse facto à Comissão. Deve indicar o número do certificado de homologação da União pertinente respeitante a essas cartas de condução e apresentar uma descrição da não conformidade. A Comissão deve informar sem demora injustificada os outros Estados-Membros dos factos que lhe tenham sido comunicados nos termos do presente ponto.

10) O Estado-Membro de emissão das cartas de condução a que se refere o ponto 9 deve investigar sem demora o problema e tomar medidas corretivas adequadas, incluindo, se for caso disso, a revogação do certificado de homologação da União.

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 de eventuais dados suplementares a armazenar;

c) As especificações dos mecanismos de proteção de dados aplicáveis aos dados armazenados no circuito integrado.

Título 1

ABREVIATURAS

Abreviatura	Significado
AID	Identificador de aplicação
BAP	Proteção básica do acesso
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

Título 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 também devem ser armazenados no circuito integrado.

2) Dados suplementares

Os Estados-Membros podem armazenar no circuito integrado dados suplementares conforme esteja previsto na sua legislação nacional sobre cartas de condução. Devem informar a Comissão desse facto.

Título 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

Todos os dados a incluir no circuito integrado devem ser armazenados em aplicações eletrónicas. Todas 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 União

Os dados obrigatórios e facultativos respeitantes à carta de condução, como referidos na parte D, devem ser armazenados na aplicação específica da carta de condução da União. O AID da aplicação da carta de condução da União é o seguinte:

«A0 00 00 04 56 45 44 4C 2D 30 31».

Este código é constituído:

— pelo identificador de aplicação registado (RID) da Comissão Europeia – «A0 00 00 04 56», e

— pela extensão exclusiva do identificador de aplicação (PIX) da aplicação da carta de condução da União – «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 União e protegidos em conformidade com a parte B2, ponto 3.

b) Outras aplicações

O armazenamento de eventuais dados suplementares deve ser feito numa ou mais aplicações específicas separadas da aplicação da carta de condução da União. Cada uma dessas aplicações deve ser identificada por um AID único.

Título 4

ESTRUTURA LÓGICA DE DADOS DOS CIRCUITOS INTEGRADOS DA APLICAÇÃO DA CARTA DE CONDUÇÃO DA UNIÃO

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), como especificado 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 União devem ser identificados com os identificadores de ficheiro elementar (EFID) e os EFID 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:

DG 1: todos os elementos de dados obrigatórios e facultativos exibidos no documento, com exceção das imagens do rosto e da assinatura do titular da carta de condução;

DG 5: imagem da assinatura do titular da carta de condução;

DG 6: imagem do rosto do titular da carta de condução.

Os dados armazenados no DG 1 devem ser estruturados como especificado no ponto 6 da presente parte 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 eventuais elementos de dados suplementares previstos no direito nacional dos Estados-Membros sobre cartas de condução devem ser armazenados nos seguintes DG:

DG 2: dados sobre o titular da carta de condução, exceto os dados biométricos;

DG 3: dados sobre a autoridade emissora;

DG 4: imagem do retrato;

DG 7: dados biométricos relativos à(s) impressão/ões digital/is do titular da carta de condução;

DG 11: outros dados, como o nome completo do titular da carta de condução em carateres nacionais.

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

Título 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 contidos na carta de condução.

Os dados armazenados no circuito integrado devem ser protegidos de acordo com as especificações determinadas na parte B2, ponto 3. O presente título 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 União 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 básica do acesso obrigatória

O mecanismo de proteção básica do acesso (BAP) deve ser aplicado a todos os dados da aplicação da carta de condução da União. 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 carateres (OCR). Deve ser utilizada a configuração BAP 1 definida para uma MRZ de uma linha, como especificado na parte B2, ponto 10.

b) Controlo alargado de acesso condicional

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

Os mecanismos de controlo alargado do acesso 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 prever as disposições nacionais necessárias para a gestão de chaves públicas, em conformidade com o anexo A da norma ISO/IEC 18013_3.

Título 6

APRESENTAÇÃO DOS DADOS

1) Formatação dos dados no DG 1

<table>
<tr><th>Etiqueta</th><th>L</th><th colspan="5">Valor</th><th>Codificação</th><th>O/F</th></tr>
<tr><td>61</td><td>V</td><td colspan="5">Elementos de dados do DG1 (encaixados)</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Etiqueta</td><td>L</td><td colspan="3">Valor</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 01</td><td>V</td><td colspan="3">Número de homologação</td><td>ans</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td>5F 02</td><td>V</td><td colspan="3">Objeto de dados construído de elementos de dados demográficos</td><td></td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Etiqueta</td><td>L</td><td>Valor</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 03</td><td>3</td><td>Estado-Membro emissor</td><td>a3</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 04</td><td>V</td><td>Apelido(s) do titular</td><td>as</td><td>O</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>5F 05</td><td>V</td><td>Outro(s) nome(s) do titular</td><td>as</td><td>O</td></tr>
</table>

Etiqueta	L	Valor					Codificação	O/F
				5F 06	4	Data de nascimento (ddmmaaaa)	n8	O
				5F 07	V	Local de nascimento	ans	O
				5F 08	3	Nacionalidade	a3	F
				5F 09	1	Sexo	M/F/I	F
				5F 0A	4	Data de emissão da carta de condução (ddmmaaaa)	n8	O
				5F 0B	4	Data do termo da validade da carta de condução (ddmmaaaa)	n8	O
				5F 0C	V	Autoridade emissora	ans	O
				5F 0D	V	Número administrativo (diferente do número do documento)	ans	F
				5F 0E	V	Número do documento	an	O
				5F 0F	V	Local de residência permanente ou endereço postal	ans	F
		7F 63	V	Objeto de dados construído de categorias de veículos/restrições/condições				O
				Etiqueta	L	Valor (codificado como definido abaixo)		
				02	1	Número de categorias/restrições/condições	N	O
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	O
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	F
				…	…	…	…	…
				87	V	Categoria/restrição/condição	ans	F

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 do termo da validade	Código	Sigla	Valor

em que:

a) Os códigos das categorias de veículos devem ser apresentados como definido no artigo 6.º (AM, A1, A2, A, B1, B, etc.);

b) 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;

c) 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;

d) O código, a sigla e o valor referem-se a informações ou restrições suplementares respeitantes à categoria de 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/IEC 18013-2: 2008, anexo C.3.8	Parte B1, ponto 4.2 Parte B1, ponto 6.1
7	Apresentação dos dados obrigatórios do DG 5 e do DG 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 básica do acesso	ISO/IEC 18013-3:2009 e sua alteração 1	Parte B1, ponto 5.2, alínea a)
	Configuração da restrição básica do acesso	ISO/IEC 18013-3:2009, anexo B.8	
11	Restrição alargada do acesso	Orientações técnicas TR-03110, Mecanismos avançados de segurança para documentos de viagem de leitura ótica – Controlo alargado do acesso (EAC), versão 1.11	Parte B1, ponto 5.2, alínea b)
12	Métodos de ensaio	ISO/IEC 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 as normas ISO/IEC série 10373	Parte B3, ponto 3

PARTE B3: **Procedimento de homologação da União aplicável às cartas de condução que incorporam um circuito integrado**

Título 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Ao requererem a homologação da União para cartas de condução que incorporem um circuito integrado, os fabricantes devem apresentar um certificado de segurança e um certificado de funcionalidade.

Quaisquer alterações previstas ao processo de produção, incluindo qualquer mudanças de *software* pretendidas, devem ser previamente notificadas à autoridade que concedeu a homologação da União. Essa autoridade pode exigir informações e ensaios suplementares antes de aceitar a alteração.

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

Título 2

CERTIFICADO DE SEGURANÇA

No que respeita à avaliação da segurança, o circuito integrado a incorporar na 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.

Título 3

CERTIFICADO DE FUNCIONALIDADE

Deve ser realizada, por meio de ensaio em laboratório em conformidade com os critérios especificados na 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 estejam satisfeitas cumulativamente as seguintes condições:

a) Existe um certificado de segurança válido para o circuito integrado;

b) Foi demonstrada a conformidade com os requisitos da parte B2;

c) Os ensaios de funcionalidade foram positivos.

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

Título 4

CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO DA UNIÃO

1) Modelo de certificado

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

2) Sistema de numeração

Cada número de homologação da União é formado:

a) Pela letra «e» seguida do número identificador do Estado-Membro que concedeu a homologação da União, a saber:

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 Chéquia;

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) Pelas 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 do presente anexo. O número de ordem do presente anexo é 00;

c) Por um número de identificação único da homologação da União, atribuído pelo Estado-Membro emissor.

Exemplo de número de homologação da União: «e50-DL00 12345».

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

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

Nome da autoridade competente: …

Notificação relativa à (*):

— homologação □

— revogação da homologação □

de uma carta de condução da União 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 da revogação da homologação: …

8. Local: …

9. Data: …

10. Documentos descritivos em anexo: …

11. Assinatura: …

(*) Assinalar a casa adequada.

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 suficientes para provar os direitos de condução de uma pessoa;

   b) Exibição e transferência dos dados enumerados na alínea a).

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 tais.

4) Os Estados-Membros devem permitir que seja emitida ao titular da carta de condução uma carta de condução móvel para a 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 móvel 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 contidos nas cartas de condução móvel para poderem verificar os direitos de condução do titular da carta de condução em questão (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 podem 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 operável, a outros Estados-Membros para efeitos de verificação. Um Estado-Membro que não seja o Estado-Membro de emissão e que imponha uma inibição de conduzir deve notificar imediatamente o Estado-Membro de emissão.

PARTE D: **Dados a incluir na carta de condução da União**

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

B: Bélgica

BG: Bulgária

CZ: Chéquia

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 exibir 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

Ceadúnas Tiomána

Vozačka dozvola

Patente di guida

Vadītāja apliecība

Vairuotojo pažymėjimas

Vezetői engedély

Liċenzja tas-Sewqan

Rijbewijs

Prawo Jazdy

Carta de Condução

Permis de conducere

Vodičský preukaz

Vozniško dovoljenje

Ajokortti

Körkort

3) As informações específicas relativas a cada carta de condução 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 de validade da carta de condução
4c	Nome da autoridade emissora
4d	Número distinto do referido no campo 5, para efeitos administrativos
5	Número da carta de condução
6	Fotografia do titular
7	Assinatura do titular
8	(facultativo) Local de residência permanente ou endereço postal do titular
9	Categoria(s) de veículo(s) que o titular está habilitado a conduzir (as categorias nacionais são exibidas num tipo de letra diferente do utilizado para as categorias harmonizadas)

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

Campo	Informação
9	Categoria(s) de veículo(s) que o titular está habilitado a conduzir (as categorias nacionais são exibidas num tipo de letra diferente do utilizado para as categorias harmonizadas)
10	Data da primeira emissão para cada categoria, exceto se não estiver 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 dígitos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA)
11	Data do termo de validade para cada categoria; cada campo da data deve conter dois dígitos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA)
12	Eventuais informações ou restrições adicionais, sob forma codificada, indicadas diante de cada 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 de condução, pode ser exibido nos campos 9, 10 e 11.

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

Campo	Informação
13	(facultativo) Informações, inscritas pelo Estado-Membro de acolhimento, indispensáveis para efeitos de administração da carta de condução, em aplicação da parte A1, ponto 4, alínea a)
14	(facultativo) Informações, inscritas pelo Estado-Membro de emissão, indispensáveis para efeitos de administração da carta de condução ou relacionadas com a segurança rodoviária; estas informações podem incluir, em particular, qualquer anulação, retirada, suspensão ou restrição do direito de conduzir de um condutor de um veículo a motor, da sua carta de condução, ou do reconhecimento da validade da sua carta de condução, nomeadamente limitadas a determinadas categorias ou ao território de determinados Estados-Membros. Se as informações disserem respeito a um dos campos definidos no presente anexo, devem ser precedidas do número do campo em questão. Podem também incluir-se neste campo, mediante acordo escrito específico do titular, informações que não estejam relacionadas com a administração da carta de condução nem com a segurança rodoviária; a inserção dessas informações em nada prejudica a utilização do documento como carta de condução.

PARTE E: **Códigos da União e códigos nacionais**

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

Título 1

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/ortótese para os membros
	03.01.	Prótese/ortótese para os membros superiores
	03.02.	Prótese/ortótese para os membros inferiores

Título 2

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.	Acionamento 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
	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 sobreelevado
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 acelerador, travão de serviço 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 as 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 ou os mecanismos do acelerador e do travão
40		Direção modificada
	40.01.	Direção com força máxima de acionamento de … N [1] (por exemplo, «40.01(140N)»)
	40.05.	Volante adaptado (secção do volante maior/mais espessa, diâmetro reduzido, etc.)
	40.06.	Posição adaptada do volante
	40.09.	Condução com os pés
	40.11.	Dispositivo de assistência no volante

	40.14.	Sistema de direção adaptado alternativo acionado com uma mão/um braço
	40.15.	Sistema de direção adaptado alternativo acionado com as duas mãos/os dois braços
42		Dispositivos de retrovisão/visão lateral modificados
	42.01.	Dispositivo adaptado de retrovisão
	42.03.	Dispositivo interior adicional que permite 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 suporte lateral para uma boa estabilidade
	43.04.	Banco do condutor com apoio de braço
	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.	Travão de comando único
	44.02.	Travão da roda da frente adaptado
	44.03.	Travão da roda traseira adaptado
	44.04.	Acelerador adaptado
	44.08.	Altura do assento adequada para permitir ao condutor, em posição sentada, ter os dois pés no chão ao mesmo tempo e equilibrar o motociclo durante a paragem e o estacionamento.
	44.09.	Força máxima de acionamento do travão da roda da frente … N [1] (por exemplo, «44.09 (140N)»)
	44.10.	Força máxima de acionamento do travão da roda traseira … N [1] (por exemplo, «44.10 (240N)»)
	44.11.	Pousa-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

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

([1]) Indica a força, em Newtons, que o condutor pode ou tem de exercer para acionar o sistema.

Título 3

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 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 massa máxima não superior a 2 500 kg e velocidade máxima tecnicamente limitada a 45 km/h
61		Condução limitada a deslocações durante o dia (por exemplo: uma hora após o nascer do sol e uma hora antes do pôr do sol)
62		Condução limitada a deslocações num raio de … km em torno do local de residência do titular, ou apenas dentro de uma cidade/região
63		Condução sem passageiros
64		Condução 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		Condução sem reboque
67		Condução não autorizada em autoestradas
68		Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas
69		Condução limitada a veículos equipados com dispositivos de bloqueio da ignição sensíveis ao álcool em conformidade com a norma EN 50436 A indicação da data do termo de validade é facultativa (por exemplo, «69» ou «69(01.01.2016)»)

Título 4

QUESTÕES ADMINISTRATIVAS

70		Troca da carta de condução n.º … emitida por … (sigla distintiva da UE, por exemplo «70.0123456789.NL»; ou sigla distintiva da ONU caso se trate de um país terceiro, por exemplo «70.0123456789.NO»)
71		Duplicado da carta de condução n.º… (sigla distintiva da UE, por exemplo «71.987654321. HR»; ou sigla distintiva da ONU caso se trate de um país terceiro, por exemplo «71.987654321.UK»)
72		Troca da carta de condução n.º … emitida por … (sigla distintiva ONU caso se trate de um país terceiro objeto de uma decisão de execução nos termos do artigo 15.º, n.º 7; por exemplo «72.0123456789.USA»)
73		Limitada a veículos da categoria B do tipo quadriciclo motorizado (B1)
78		Limitada a veículos com caixa de velocidades automática
79		Limitada a veículos conformes com as especificações indicadas entre parênteses, ou especificadas num subcódigo, no âmbito da aplicação do artigo 21.º da presente diretiva
	79.01.	Limitada a veículos de duas rodas, com ou sem carro lateral
	79.02.	Limitada a veículos da categoria AM do tipo veículo de três rodas ou quadriciclo ligeiro
	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 às pessoas com menos de 24 anos titulares de uma carta de condução para um veículo da categoria A do tipo triciclo motorizado
81		Limitada às pessoas com menos de 21 anos titulares de uma carta de condução para um veículo da categoria A do tipo motociclo de duas rodas
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		Códigos utilizados para indicar a autorização com base em formação complementar dentro da categoria
	96	Veículo da categoria B acoplado a um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, se a massa máxima autorizada do conjunto assim formado exceder 3 500 kg mas não exceder 4 250 kg
	96.01	Veículo de emergência conduzido para os fins a que se destina com carta de condução da categoria B, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 5 000 kg, incluindo a massa de um reboque, se acoplado ao veículo

	96.02	Autocaravana conduzida com carta de condução da categoria B, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, mas não superior a 4 250 kg, ou, se acoplada a um reboque, não superior a 5 000 kg
	96.03	Veículo alimentado por combustíveis alternativos acoplado a um reboque, se a massa máxima autorizada do conjunto exceder 4 250 kg mas não exceder 5 000 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
98		Códigos utilizados para efeitos dos artigos 17.º e 18.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 de condução, 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 completar 18 anos de idade

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

ANEXO II

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

Parte I

REQUISITOS MÍNIMOS DOS EXAMES DE CONDUÇÃO

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que os candidatos à obtenção da carta de condução possuam os conhecimentos e competências necessários e manifestem o comportamento exigido para conduzir um veículo a motor. O exame instituído para o efeito deve incluir:

a) Um exame teórico; e

b) Após aprovação no exame teórico, um exame de avaliação das competências e do comportamento.

Descrevem-se em seguida as condições em que estes exames devem ser efetuados.

Título A

EXAME TEÓRICO

1) Forma

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

Os candidatos à obtenção da carta de condução para uma determinada categoria que já tenham sido aprovados num exame teórico para uma carta de condução de categoria diferente podem ser dispensados das disposições comuns previstas nos pontos 2, 3 e 4.

Os Estados-Membros podem dispensar os candidatos das perguntas relativas aos conhecimentos básicos de primeiros socorros a que se refere o ponto 2, alínea e), se o candidato tiver concluído uma formação prática certificada em primeiros socorros, inclusive em reanimação cardiopulmonar (RCP), em qualquer momento antes da realização do exame de avaliação das competências e do comportamento.

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

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

a) Disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, em especial, disposições respeitantes a sinais verticais, marcas e sinais luminosos rodoviários, regras de prioridade e limites de velocidade;

b) Condutor:

i) importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes da estrada, incluindo os utilizadores de meios de micromobilidade,

ii) perceção geral, incluindo a perceção 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 ou medicamentos, estados emocionais ou fadiga,

iii) impactos no risco de distração devido à utilização de telemóveis ou outros dispositivos eletrónicos durante a condução e respetivas consequências para a segurança;

c) Estrada:

i) 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 estados da via, em especial em condições de neve e de piso escorregadio,

ii) fatores de risco na condução relacionados com os diferentes estados da via, incluindo a perceção e antecipação dos perigos, em especial as suas variações em função das condições meteorológicas e da hora do dia ou da noite,

iii) características dos diferentes tipos de via e disposições obrigatórias conexas,

iv) adaptação do comportamento de condução à configuração do itinerário, em especial para garantir a segurança da condução nos túneis rodoviários, bem como a condução em subidas e descidas,

v) deteção dos ângulos mortos;

d) Outros utentes da estrada:

i) fatores de risco específicos relacionados com a inexperiência de outros utentes da estrada, em especial no que respeita aos utentes vulneráveis da estrada, que estão menos protegidos no trânsito em comparação com os utilizadores de automóveis e que estão diretamente expostos ao impacto das colisões. Esta categoria inclui as crianças, os peões, os ciclistas, os utilizadores de veículos motorizados de duas rodas, os utilizadores de dispositivos de mobilidade pessoal e as pessoas com deficiência, ou com mobilidade ou orientação reduzidas,

ii) riscos inerentes à circulação e condução de vários tipos de veículos – bem como à interação com eles – que diferem entre si em termos de massa, dimensões e campo visual dos respetivos condutores, incluindo os veículos com sistemas avançados de assistência à condução e outros sistemas de condução automatizada,

iii) utilização correta e atempada das luzes de mudança de direção;

e) Regulamentação geral e diversos:

i) regras relativas aos documentos administrativos exigidos para efeitos da utilização dos veículos,

ii) regras gerais que especifiquem a forma como o condutor se deve comportar em caso de acidente (ativando os dispositivos avisadores e dando o alerta), incluindo as regras sobre o comportamento a adotar em caso de aproximação de um veículo de emergência e sobre o que fazer no local de uma colisão, bem como as medidas que o condutor pode tomar para prestar assistência às vítimas de acidentes rodoviários, se necessário, incluindo os conhecimentos básicos sobre primeiros socorros, em especial a RCP,

iii) fatores de segurança relativos ao veículo, à carga e às pessoas transportadas,

iv) conhecimento dos aspetos de segurança relativos aos veículos alimentados por combustíveis alternativos;

f) Precauções necessárias ao sair do veículo, o que inclui garantir que é seguro abrir a porta do veículo e que essa ação não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores de meios de micromobilidade;

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, suspensão e travagem, os pneumáticos, as luzes e os indicadores de mudança de direção, os refletores, os espelhos retrovisores, os limpa-para-brisas, o sistema de escape, os cintos de segurança e os avisadores sonoros;

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

i) Carregamento de veículos elétricos;

j) Regras e aspetos de utilização dos veículos relacionados com o ambiente, inclusive no que respeita aos veículos elétricos: utilização adequada dos avisadores sonoros, consumo moderado de combustível/energia, limitação das emissões (emissões de gases com efeito de estufa, poluentes atmosféricos, ruído e micropartículas provenientes do desgaste dos pneumáticos, dos travões e das estradas, etc.);

k) Vantagens, limitações e riscos associados aos sistemas avançados de assistência à condução e aos sistemas de condução automatizada. Importância das suas diferenças e da sua utilização segura, bem como interação com o condutor, obrigações do condutor e forma como os sistemas podem influenciar a vigilância e o comportamento do condutor. Tal inclui o domínio da utilização dos sistemas, a possibilidade de estes gerarem pedidos de assunção de controlo do veículo (*take-over requests*) e as restantes obrigações do condutor enquanto os sistemas estiverem ativos.

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

Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre o seguinte:

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 da via, conforme se refere no ponto 2, alínea c), com destaque adicional para as partes escorregadias, como por exemplo as tampas de esgoto, as marcas rodoviárias (linhas e setas) e os carris de elétrico;

d) Aspetos mecânicos que afetam a segurança da condução, conforme se refere no ponto 2, alínea c), com destaque adicional para o interruptor de paragem de emergência, os níveis do óleo e a corrente.

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

1) Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre o seguinte:

a) Regras relativas aos tempos de condução e aos períodos de repouso, na aceção do Regulamento (CE) n.º 561/2006; utilização do aparelho de controlo 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) Regras relativas ao peso e às dimensões dos veículos; regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade;

g) Finalidade e utilização dos sistemas de travagem auxiliares;

h) Obstrução do campo de visão causada pelas características dos seus veículos, em especial no que diz respeito à deteção de utentes vulneráveis da estrada à frente e dos lados do veículo;

i) (facultativo) Leitura de um mapa de estradas; planeamento do itinerário, incluindo utilização de sistemas de navegação eletrónicos (facultativo);

j) Fatores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga (acondicionamento e fixação), dificuldades com vários tipos de carga (por exemplo, líquidos, cargas suspensas, etc.), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E);

k) Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros e, em especial, das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros, como os autocarros utilizados para transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc., devem ser abrangidos pelo exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);

l) Os Estados-Membros podem dispensar os candidatos à obtenção da carta de condução para um veículo da categoria C1 ou C1E não abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 165/2014 de comprovar o conhecimento dos domínios enumerados no ponto 4.1, alíneas a) a c).

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, montagem, 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 dos sistemas de travagem antibloqueio;

e) Princípios relativos aos tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos sistemas de engate, incluindo os vários mecanismos de engate do reboque ao camião, tendo em conta o prato de engate para os veículos articulados (para os semirreboques) e o engate da lança para os reboques com lança (camiões rígidos), bem como os procedimentos e protocolos operacionais normalizados para engatar e desengatar os reboques aos/dos camiões utilizando esses mecanismos de engate (apenas para as categorias CE e DE);

f) Métodos de identificação das 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).

Título 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 à aprovação num 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 pelo condutor para o arranque ou paragem do veículo e a mudança de velocidades.

b) Os veículos que não preenchem os critérios fixados 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 caixa automática, tal deve ser mencionado em qualquer carta de condução emitida com base nesse exame com o código pertinente da União definido no anexo I, parte E. Uma carta de condução que contenha essa menção só pode ser utilizada para a condução de veículos com caixa automática.

O código da União a que se refere o segundo parágrafo não pode ser mencionado numa carta de condução da categoria A1, A2, A, B1, B ou BE, ou deve ser dela posteriormente suprimido, se o candidato ou o titular for aprovado num exame de avaliação das competências e do comportamento específico ou concluir uma formação específica, que pode ter lugar antes ou depois do 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, que pode fazer parte integrante da formação geral dos condutores, ou

ii) organizar o exame de avaliação das competências e do comportamento específico.

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

A formação deve incluir todos os aspetos abrangidos pelos pontos 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 na via pública. A formação deve ter uma duração mínima de sete horas.

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 definidos nos pontos 6 ou 7 do presente anexo, em especial a operação da transmissão do veículo.

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

Os Estados-Membros podem decidir que não seja mencionada qualquer restrição a veículos com caixa automática na carta de condução para os veículos das categorias 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 manobras 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 que se refere o presente ponto. 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 a 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; em alternativa, esta caixa pode ser ligeiramente menos larga do que o automóvel, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso dos espelhos retrovisores exteriores ou das câmaras do automóvel; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total;

f) Categoria B1:

Quadriciclo motorizado capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 60 km/h; ou, 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 as condições indicadas nessa alínea;

g) Categoria C:

Veículo da categoria C com uma massa máxima autorizada não inferior a 12 000 kg, 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 do motorista; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg de massa real total;

h) Categoria CE:

Veículo articulado ou conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 m; tanto o veículo articulado como o conjunto devem ter massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, comprimento mínimo de 14 m e largura de, pelo menos, 2,40 m, e devem ser capazes de 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 do motorista; tanto o veículo articulado como o conjunto devem ser apresentados com um mínimo de 15 000 kg de massa real total; recomenda-se, como boa prática, que o veículo esteja equipado com um prato de engate e uma caixa de velocidades com, pelo menos, oito relações de transmissão para marcha à frente;

i) Categoria C1:

Veículo da categoria C1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg, com 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 do motorista; se o candidato não tiver de ser testado 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 categoria 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 ser capaz de 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 do motorista; em alternativa, esta caixa pode ser ligeiramente menos larga do que a cabina do motorista, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso dos espelhos 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, com 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 1 250 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 categoria D1 com uma massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg, com 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 categoria D1 e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1 250 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. Competências e comportamento a testar no exame para as categorias A1, A2 e A

1) Preparação e inspeção técnica do veículo para efeitos de 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 seguintes elementos: pneumáticos, travões, sistema de direção, interruptor de paragem de emergência, se aplicável, corrente, níveis do óleo, luzes, refletores, indicadores de mudança de direção e avisador sonoro.

2) Manobras especiais a testar no exame para efeitos de 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) Executar pelo menos duas manobras em marcha lenta, incluindo um slalom; deste modo, deve 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 pousa-pés; se o exame for realizado num motociclo com caixa manual, deve incidir também na utilização da embraiagem;

d) Executar pelo menos duas manobras a velocidade mais elevada, das quais pelo menos uma deve ser realizada a uma velocidade mínima de 30 km/h e outra deve incluir evitar um obstáculo à velocidade mínima de 50 km/h; deve assim ser possível avaliar a posição 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) Travar: devem ser executados, no mínimo, dois exercícios de travagem, incluindo uma travagem de emergência à velocidade mínima de 50 km/h; deve assim ser possível avaliar a capacidade de utilização dos travões dianteiro e traseiro, a direção da visão e a posição no motociclo;

f) Executar uma inversão de marcha, se possível.

3) Comportamento no trânsito

Os candidatos devem efetuar 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, inclusive com utilização adequada dos indicadores; 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 pela via de desaceleração;

g) Ultrapassar/cruzar: ultrapassar outros utentes da estrada, incluindo utentes vulneráveis da estrada, se possível; circular ao lado de obstáculos – por exemplo, veículos estacionados; ser ultrapassado por outros veículos e antecipar os ângulos mortos de outros veículos, se adequado;

h) Enfrentar elementos especiais da estrada, se disponíveis: rotundas; passagens de nível, paragens de elétrico/autocarro, passadeiras para peões, faixas cicláveis, prestando a devida atenção; subida/descida de troços inclinados longos; 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 a situação perigosa se apresentar acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências;

j) Tomar as precauções necessárias ao descer do veículo.

7. Competências e comportamento a testar no exame para as categorias B, B1 e BE

1) Preparação e inspeção técnica do veículo para efeitos de 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 encostos de cabeça, caso existam;

c) Verificar se as portas estão fechadas;

d) Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos seguintes elementos: pneumáticos, sistema de direção, 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 engate, o travão e as ligações elétricas (apenas para a categoria BE).

2) Categorias B e B1: manobras especiais a testar no exame para efeitos de segurança rodoviária.

O exame deve incidir 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, em terreno plano, em subidas ou em 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 para efeitos de segurança rodoviária:

a) Engatar e desengatar, ou desengatar e reengatar, um reboque ao/do automóvel; esta manobra deve iniciar-se com o veículo trator 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 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 com utilização adequada dos indicadores: virar à esquerda e à direita; mudar de faixa de rodagem;

f) Entrar e sair de autoestradas ou estradas similares, se disponíveis: acesso pela via de aceleração; saída pela via de desaceleração;

g) Ultrapassar e cruzar: ultrapassar outros utentes da estrada, incluindo utentes vulneráveis da estrada, antecipar os ângulos mortos, se possível; circular ao lado de obstáculos, por exemplo, veículos estacionados; ser ultrapassado por outros veículos, se adequado;

h) Conduzir de forma autónoma seguindo a sinalização rodoviária, se possível;

i) Enfrentar elementos especiais da estrada, se disponíveis: rotundas; passagens de nível, paragens de elétrico/autocarro, passadeiras para peões, faixas cicláveis, prestando a devida atenção; subida e descida de troços inclinados longos; túneis;

j) Entrar e sair do veículo, nomeadamente garantindo que é seguro abrir a porta do veículo e que essa ação não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores de meios de micromobilidade, com especial destaque para a abertura da porta com a mão mais afastada;

k) 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 a situação perigosa se apresentar acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências.

8. Competências e comportamento a testar no exame para as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E

1) Preparação e inspeção técnica do veículo para efeitos de 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 encostos de cabeça, caso existam;

c) Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos seguintes elementos: 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 dos seguintes elementos: 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 à obtenção de uma carta de condução para um veículo da categoria C1 ou C1E não abrangido pelo âmbito de aplicação 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 disponível), travamento da cabina (se disponível), processo de carregamento e fixação da carga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E);

g) Verificar o mecanismo de engate, 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; controlar a carroçaria, as portas de serviço, as saídas de emergência, o equipamento de primeiros socorros, os extintores de incêndio e outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E);

i) (facultativo) Ler um mapa de estradas; planear o itinerário, inclusive com utilização de sistemas de navegação eletrónicos.

2) Condução do veículo trator sem reboque (apenas para as categorias C1E, CE, D1E e DE).

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

3) Manobras especiais a testar no exame para efeitos de segurança rodoviária:

a) Engatar e desengatar, ou desengatar e reengatar, um reboque ao/do automóvel; esta manobra deve iniciar-se com o veículo de tração e o reboque estacionados lado a lado, ou seja, não em linha reta (apenas para as categorias CE, C1E, DE e D1E);

b) Efetuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros;

c) Executar uma inversão de marcha, se possível;

d) 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);

e) Estacionar para entrada ou saída de passageiros do autocarro em segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).

4) Comportamento no trânsito

Os candidatos devem efetuar 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 e sair de autoestradas ou estradas similares, se disponíveis: acesso pela via de aceleração; saída pela via de desaceleração;

g) Ultrapassar e cruzar: ultrapassar outros utentes da estrada, incluindo utentes vulneráveis da estrada, antecipar os ângulos mortos (se possível); circular ao lado de obstáculos – por exemplo, veículos estacionados; ser ultrapassado por outros veículos (se adequado);

h) Enfrentar elementos especiais da estrada, se disponíveis: rotundas; passagens de nível, paragens de elétrico/autocarro, passadeiras para peões, faixas cicláveis, prestando a devida atenção; subida e descida de troços inclinados longos; 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 a situação perigosa se apresentar acidentalmente; em alternativa, podem ser utilizados simuladores para testar estas competências;

j) Entrar e sair do veículo, nomeadamente garantindo que é seguro abrir a porta do veículo e que essa ação não criará perigos para outros utentes da estrada, como os peões, os ciclistas e os utilizadores de meios de micromobilidade.

5) Condução segura e eficiente em termos de consumo de energia:

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

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 aciona os diferentes comandos do veículo e a capacidade que demonstrou de 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 da pessoa acompanhante, devem ser penalizados mediante reprovação. O examinador tem, porém, a liberdade de decidir se o exame de avaliação das competências e do comportamento deve ser concluído.

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 que cumpra os requisitos previstos no anexo IV, ponto 4.(1), alínea e), 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. Essa análise deve ter em consideração o estilo geral de condução, e o examinador deve tê-la em conta ao fazer a avaliação global da condução do candidato. Trata-se nomeadamente de analisar se o candidato apresenta uma condução adaptada e determinada (ou seja, segura), que tenha em conta o estado da via, as condições meteorológicas, os restantes veículos e os interesses dos outros utentes da estrada, em especial dos utentes vulneráveis da estrada, e se demonstra capacidade de antecipação.

3) O examinador deve ainda avaliar o candidato de acordo com os seguintes critérios:

a) Controlo do veículo, tendo em conta os seguintes elementos: utilização correta dos cintos de segurança, dos sistemas de assistência à condução e dos sistemas de condução automatizada, dos espelhos retrovisores, do encosto de cabeça e do assento; utilização correta das luzes e outro equipamento; utilização correta, se aplicável, 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; controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; estabilidade do veículo na estrada; peso, dimensões e características do veículo; peso e tipo de carga (apenas para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, DE e D1E); conforto dos passageiros (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E) (sem acelerações rápidas, com uma 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, as mudanças de velocidades, as travagens e as acelerações (apenas para as categorias B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E);

c) Cumprimento das regras de observação: observação a 360º; utilização correta dos espelhos; observação a longa, média e curta distância;

d) Respeito das regras de prioridade e cedência de passagem: respeito da prioridade nos cruzamentos, intersecções e entroncamentos; cedência de passagem noutras situações (por exemplo, em caso de mudança de direção ou mudança de faixa, ou durante manobras especiais);

e) Posição correta na estrada: posição correta na via, nas faixas de rodagem, nas rotundas e nas curvas, atendendo ao tipo e às características do veículo; pré-posicionamento;

f) Cumprimento das 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 aos utentes vulneráveis da estrada;

g) Cumprimento dos limites de velocidade e das recomendações: não ultrapassagem da velocidade máxima autorizada; adaptação da velocidade às condições meteorológicas e de trânsito e, quando aplicável, aos limites de velocidade nacionais; condução a uma velocidade que permita parar no espaço visível e livre em frente do condutor; adaptação da velocidade à velocidade geral dos outros utentes da estrada do mesmo tipo;

h) Respeito dos 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) Respeito das regras de sinalização: emissão em tempo útil dos sinais necessários e corretos; indicação correta da direção; reação adequada a todos os sinais emitidos pelos outros utentes da estrada;

j) Controlo da 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 no título B do presente anexo. O tempo de condução em estrada nunca pode ser inferior a 25 minutos para as categorias A, A1, A2, B, B1 e BE, nem 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 para efeitos de segurança na estrada, as manobras especiais, a garantia de competência nos termos do ponto 8.2, nem o anúncio dos resultados do exame prático.

11. Local de realização 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 deve ter lugar em estradas situadas fora das aglomerações, em vias rápidas ou autoestradas (ou similares), bem como em todos os tipos de vias urbanas (zonas residenciais, zonas de 30 e de 50 km/h, vias rápidas urbanas) que apresentem os vários tipos de dificuldades que os condutores são suscetíveis de encontrar. É também aconselhável que o exame se desenrole 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.

Parte II

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

Os condutores de todos os tipos de veículos a motor devem ter, em todos os momentos, os conhecimentos, as competências e o comportamento descritos na parte I, pontos 1 a 9, a fim de poderem:

a) Reconhecer e antecipar os riscos e perigos relacionados com o trânsito e avaliar a sua gravidade;

b) Controlar o veículo suficientemente bem para não criar situações de perigo, e reagir de forma adequada caso surjam tais situações;

c) Cumprir as disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, em especial as que têm por objetivo prevenir acidentes rodoviários e garantir a fluidez do trânsito;

d) Detetar as avarias técnicas mais importantes dos seus veículos, em especial as que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para as corrigir;

e) Tomar em consideração todos os fatores que afetam o comportamento dos condutores (por exemplo, álcool, fadiga, deficiência visual, utilização de dispositivos eletrónicos, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura;

f) Contribuir para a segurança de todos os utentes da estrada, especialmente dos utentes vulneráveis da estrada, demonstrando uma atitude de respeito pelos outros;

g) Ter um conhecimento suficiente dos fatores de risco relacionados com os ciclistas, peões e utilizadores de meios de micromobilidade;

h) Ter conhecimentos suficientes de segurança relacionados com a utilização de veículos alimentados por combustíveis alternativos;

i) Ter conhecimentos suficientes sobre a utilização de sistemas avançados de assistência à condução e sistemas de condução automatizada.

Os Estados-Membros podem tomar as medidas adequadas para assegurar que os condutores que deixem de revelar os conhecimentos, as competências e o comportamento referidos na parte I, pontos 1 a 9, possam recuperar esses conhecimentos e essas competências e continuem a demonstrar o comportamento exigido para a condução de um veículo a motor.

ANEXO III

NORMAS MÍNIMAS RELATIVAS À APTIDÃO PARA CONDUZIR UM VEÍCULO A MOTOR

DEFINIÇÕES

1. Para efeitos do presente anexo, os condutores são classificados em dois grupos:

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

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

   O direito nacional pode prever que os requisitos fixados no presente anexo para os condutores do grupo 2 sejam igualmente aplicáveis aos condutores de veículos da categoria B que utilizem a sua carta de condução para fins profissionais (táxis, ambulâncias, etc.).

2. Os requerentes de primeira emissão ou de renovação de uma carta de condução são classificados no grupo a que pertencerem quando a carta de condução requerida for emitida ou renovada.

Título 1

VISÃO

3. Todos os requerentes de carta de condução devem ser submetidos a uma avaliação apropriada para assegurar que têm uma acuidade visual adequada à condução de um veículo a motor, e para determinar se é necessário um exame suplementar do seu campo de visão. Se houver alguma razão para duvidar da adequação da sua visão, o requerente deverá ser examinado por um profissional competente habilitado para o efeito nos termos do direito nacional. Nesse exame, deve ser prestada especial atenção aos seguintes aspetos: acuidade visual, campo de visão, visão crepuscular, encandeamento e sensibilidade ao contraste, diplopia e outras funções visuais que possam comprometer a segurança da condução.

   Para os condutores do grupo 1 que não satisfaçam as normas relativas ao campo visual ou à acuidade visual, mas para os quais existam razões para crer que a emissão de uma carta de condução não porá em perigo a segurança rodoviária, a emissão da carta de condução pode ser equacionada, em casos individuais excecionais; nesses casos, o condutor deve ser submetido a um exame por um profissional competente habilitado para o efeito nos termos do direito nacional, a fim de comprovar que não existe nenhuma outra deficiência visual, designadamente no que respeita ao encandeamento, à sensibilidade ao contraste e à visão crepuscular. O condutor ou requerente deverá igualmente ser aprovado num exame prático efetuado por uma autoridade competente.

Grupo 1:

1) Os requerentes de emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual binocular, com correção ótica se necessário, de pelo menos 0,5 utilizando os dois olhos em conjunto.

   Além disso, o campo visual horizontal deve ser no mínimo de 120º e ter uma extensão mínima de 50º à esquerda e à direita e de 20º para cima e para baixo. Não pode existir qualquer defeito num raio de 20º 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 requerente ser submetido a exames periódicos por um profissional competente habilitado para o efeito nos termos do direito nacional.

2) Os requerentes de emissão ou renovação de uma carta de condução com uma perda funcional total da visão num olho ou que utilizem apenas um olho (por exemplo, em caso de diplopia) devem ter uma acuidade visual, com correção ótica se necessário, de pelo menos 0,5. O profissional competente habilitado para o efeito nos termos do direito nacional deve certificar que essa situação de visão monocular existe já há tempo suficiente para o interessado se ter a ela adaptado, e que o campo de visão desse olho satisfaz o requisito previsto no ponto 3.1.

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 não é autorizada a condução. Após esse período, a condução só deve ser autorizada na sequência de um parecer favorável de peritos em matéria de visão e condução, e pode ser sujeita a determinados requisitos ou restrições.

Grupo 2:

4) Os requerentes de emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual mínima, com correção ótica se necessário, 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 mediante correção através de óculos com graduação máxima de 8 dioptrias ou através de lentes de contacto. A correção deve ser bem tolerada.

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

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a requerentes 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 o interessado não é autorizado a conduzir. Após esse período, a condução só deve ser autorizada na sequência de um parecer favorável de peritos em matéria de visão e condução, e pode ser sujeita a determinados requisitos ou restrições.

Título 2

AUDIÇÃO

4. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer requerente ou condutor do grupo 2 com deficiência auditiva, sujeita a um parecer das autoridades médicas competentes com base num exame médico que tenha especialmente em conta as possibilidades de compensação.

Título 3

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA

5. A carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes 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 requerente ou condutor com deficiência física após 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 exame prático. Deve também mencionar o tipo de modificação que deve ser introduzida no veículo e indicar se o condutor necessita ou não de utilizar um aparelho ortopédico, na medida em que o exame de avaliação das competências e do comportamento demonstre que com esse aparelho a condução não será perigosa.

2) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer requerente ou condutor com uma afeção progressiva, sob reserva de a pessoa ser examinada regularmente a fim de comprovar que continua a ser capaz de conduzir o veículo com toda a segurança.

Se a deficiência física ficar estabilizada, a carta de condução pode ser emitida ou renovada sem sujeitar o requerente a exames médicos regulares.

Grupo 2:

3) A autoridade médica competente deve tomar em devida consideração os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que se enquadram na definição deste grupo.

Título 4

DOENÇAS CARDIOVASCULARES

6. 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 requerentes 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 de autorização por parte de uma autoridade médica competente e, se for caso disso, de avaliação médica regular:

a) Bradiarritmias (doença do nódulo sinusal e distúrbios da condução cardíaca) e taquiarritmias (arritmias supraventriculares e ventriculares) com antecedentes de síncope ou episódios de síncope de causa arrítmica (aplica-se aos grupos 1 e 2);

b) Bradiarritmias: 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 alternante (aplica-se apenas ao grupo 2);

c) Taquiarritmias (arritmias ventriculares e supraventriculares) com:

i) doença cardíaca estrutural, especialmente taquicardia ventricular sustentada (aplica-se aos grupos 1 e 2), ou

ii) 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 tónus postural, caracterizada pelo seu rápido surgimento, curta duração e recuperação espontânea, devida 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 vascular cerebral (AVC) ou acidente isquémico transitório (AIT) (aplica-se aos grupos 1 e 2);

m) Estenose carotídea significativa (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:

i) sintomas das classes I, II, III da Associação de Cardiologia de Nova Iorque (New York Heart Association – NYHA) (aplica-se apenas ao grupo 1),

ii) sintomas das classes I e II da NYHA, 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 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) Cardiomiopatia 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 podem ser emitidas nem renovadas cartas de condução para requerentes 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:

i) sintomas da classe IV da NYHA (aplica-se apenas ao grupo 1),

ii) sintomas das classes III e IV da NYHA (aplica-se apenas ao grupo 2);

d) Dispositivos de assistência cardíaca (aplica-se apenas ao grupo 2);

e) Doença cardíaca valvular com regurgitação aórtica, estenose aórtica, regurgitação mitral ou estenose mitral se a capacidade funcional for estimada como correspondendo à classe IV da NYHA ou em caso de episódios de síncope (aplica-se apenas ao grupo 1);

f) Doença cardíaca valvular das classes III ou IV da NYHA, 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) Cardiomiopatias estruturais e elétricas – cardiomiopatia hipertrófica com antecedentes de síncope ou caso estejam 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 (familiares em primeiro grau), ausência de 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 pode ser emitida ou renovada em casos excecionais, desde que essa emissão ou renovação seja devidamente justificada por parecer médico de uma autoridade médica competente e sob reserva de uma avaliação médica regular que garanta que a pessoa continua a ser capaz de conduzir o veículo em segurança, tendo em conta os efeitos da sua patologia.

3) Outras cardiomiopatias

No caso dos requerentes ou condutores com cardiomiopatias bem conhecidas (por exemplo, cardiomiopatia arritmogénica do ventrículo direito, cardiomiopatia não compactada, taquicardia ventricular polimórfica catecolaminérgica e síndrome do QT curto), ou com cardiomiopatias desconhecidas que possam vir a ser descobertas, devem ser avaliados os riscos de episódios súbitos incapacitantes. Deve ser realizada uma avaliação cuidada, por um especialista, e devem ser tidas as conta as características do prognóstico da cardiomiopatia em causa.

4) No caso dos requerentes ou condutores com outras doenças cardiovasculares, os Estados-Membros podem impor restrições à emissão ou renovação da carta de condução.

Título 5

DIABETES MELLITUS

7. Para efeitos dos pontos seguintes, entende-se por:

«hipoglicemia grave», uma situação de hipoglicemia em que é necessária a assistência de terceiros;

«hipoglicemia grave recorrente», um segundo episódio de hipoglicemia grave num período de 12 meses.

Grupo 1:

1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores com diabetes mellitus. Quando tratados com medicação que acarrete um baixo risco de hipoglicemia, os requerentes ou condutores devem ser sujeitos a um controlo médico regular, por uma autoridade médica competente, adequado a cada caso. Quando tratados com medicação que acarrete um risco de hipoglicemia elevado, suscetível de ter consequências na sua aptidão para conduzir, devem ser sujeitos a um parecer médico de um profissional médico autorizado e competente e a um controlo médico regular adequado a cada caso, a intervalos máximos de dez anos.

2) Os requerentes ou condutores que sofram de diabetes tratados com medicação que comporte um risco de induzir hipoglicemia devem demonstrar que compreendem os riscos da hipoglicemia e que controlam devidamente a sua patologia.

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores que não estejam devidamente cientes dos riscos de hipoglicemia.

A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores que apresentem hipoglicemia grave recorrente, a menos que essa emissão ou renovação seja apoiada por parecer médico de uma autoridade médica competente e 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 terem decorrido três meses sobre o episódio mais recente.

A carta de condução pode ser emitida ou renovada em casos excecionais, desde que essa emissão ou renovação seja devidamente justificada por parecer médico de uma autoridade médica competente e sob reserva de uma avaliação médica regular que garanta que a pessoa continua a ser capaz de conduzir o veículo em segurança, tendo em conta os efeitos da sua patologia.

Grupo 2:

3) Pode ponderar-se a possibilidade de emitir ou renovar as cartas de condução dos condutores do grupo 2 que sofram de diabetes mellitus. Quando esses condutores sejam tratados com medicação que comporte um risco de induzir 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 está plenamente ciente dos riscos de hipoglicemia;

c) O condutor deve poder realizar um controlo adequado dos níveis de glucose no sangue através de 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 compreende os riscos da hipoglicemia;

e) Não existem outras complicações incapacitantes associadas à diabetes.

Além disso, nesses casos, as cartas de condução devem ser emitidas ou renovadas sob reserva do parecer favorável de uma autoridade médica competente e da realização de controlos médicos regulares, a intervalos máximos de três anos.

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

Título 6

DOENÇAS NEUROLÓGICAS E SÍNDROME DA APNEIA OBSTRUTIVA DO SONO

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

Título 7

DOENÇAS NEUROLÓGICAS

1) A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores com uma doença neurológica grave, exceto se o pedido for acompanhado de um parecer médico favorável de um profissional médico competente e autorizado.

Os distúrbios neurológicos associados a problemas de desenvolvimento, doenças ou intervenções médicas ou cirúrgicas que afetem o sistema nervoso central ou periférico, que conduzam a insuficiências cognitivas, comportamentais, sensoriais ou motoras e perturbem o desempenho ou as funções, o equilíbrio e a coordenação, devem ser tidos em conta em função dos efeitos funcionais que têm na condução. Importa ter em conta os riscos de progressão da incapacidade e de inobservância do tratamento. Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução pode ser sujeita a avaliação periódica em caso de risco de agravamento.

Título 8

SÍNDROME DA APNEIA OBSTRUTIVA DO SONO

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

«síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada», uma situação caracterizada por um número de apneias e hipopneias por hora (índice de apneia-hipopneia) entre 15 e 29;

«síndrome da apneia obstrutiva do sono grave», uma situação caracterizada por um índice de apneia-hipopneia igual ou superior a 30, ambas associadas a sonolência diurna excessiva.

3) Em caso de suspeita de síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave, o requerente ou o condutor deve ser sujeito a parecer médico de um profissional médico competente e autorizado 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 requerentes ou condutores com síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave que demonstrem ter um controlo adequado da sua afeção, seguir o tratamento adequado e estar melhor da sua sonolência, se for o caso, conforme confirmado por parecer médico de um profissional médico competente e autorizado.

5) Os requerentes ou condutores com síndrome da apneia obstrutiva do sono moderada ou grave sob tratamento devem ser submetidos a um controlo médico periódico, a intervalos não superiores 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.

Título 9

EPILEPSIA

9. As crises epiléticas ou outras perturbações súbitas 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 patologia em que a pessoa em causa teve duas ou mais crises epiléticas separadas por um intervalo inferior a cinco anos;

«crise epilética provocada», uma crise com um fator causal reconhecível e evitável.

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

É extremamente importante identificar a síndrome epilética específica e o tipo de crise da pessoa para se poder avaliar corretamente o nível de segurança da sua condução, incluindo o risco de crises ulteriores, e instituir o tratamento adequado. Tal deve ser efetuado por um neurologista.

Grupo 1:

1) As cartas de condução dos condutores do grupo 1 que sofram de epilepsia devem ser sujeitas a reavaliação até essas pessoas cumprirem um período de, pelo menos, cinco anos sem crises.

   As pessoas que sofram de epilepsia não podem, até cumprirem um período de, pelo menos, cinco anos sem crises, ser consideradas como preenchendo os critérios para a obtenção de uma carta de condução sem restrições.

2) Crise epilética provocada: os requerentes que tenham sofrido uma crise epilética provocada devido a um fator desencadeador reconhecível que seja pouco suscetível de se reproduzir ao volante podem ser declarados aptos a conduzir numa base casuística, sob reserva de um parecer neurológico. Se for caso disso, a avaliação deve ser efetuada em conformidade com outros títulos pertinentes, por exemplo, em caso de álcool ou outros fatores de comorbilidade.

3) Primeira crise não provocada ou crise não provocada isolada: os requerentes que tenham sofrido uma primeira crise epilética não provocada podem ser declarados aptos a conduzir após um período de seis meses sem crises, caso tenha sido efetuada uma avaliação médica adequada. As autoridades nacionais podem 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 condutores ou requerentes podem ser declarados aptos a conduzir após um período de um ano sem novas crises.

6) Crises exclusivamente durante o sono: os requerentes ou condutores que apenas tenham sofrido crises durante o sono podem ser declarados aptos a conduzir se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se os requerentes ou condutores sofrerem ataques ou crises durante o estado de vigília, é requerido um período de um ano sem novos episódios antes de poder ser emitida a carta.

7) Crises sem efeitos no estado de consciência ou na capacidade de ação: os requerentes 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 a conduzir se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se os requerentes ou condutores sofrerem qualquer outro tipo de ataques ou crises, é requerido um período de um ano sem nenhuns novos episódios antes de poder ser emitida a carta.

8) Crises devidas a alteração ou redução do tratamento antiepilético prescrita pelo médico: os pacientes podem ser aconselhados a não conduzir a contar do início do período de alteração/redução e, subsequentemente, por um período de seis meses após a cessação do tratamento. Se, na sequência de uma crise ocorrida após alteração ou interrupção da medicação a conselho do médico, for reintroduzido o tratamento que tinha sido eficaz anteriormente, os pacientes devem ficar sem conduzir durante um período de três meses.

9) Após uma cirurgia destinada a tratar a epilepsia, os condutores ou requerentes podem ser declarados aptos após um período de um ano sem quaisquer crises.

Grupo 2:

10) Os requerentes não podem tomar qualquer medicação antiepilética durante o período sem crises requerido. Devem ter sido objeto de um acompanhamento médico adequado. Devem ter sido submetidos a um exame neurológico aprofundado que mostre que não há qualquer patologia cerebral relevante nem qualquer atividade epileptiforme no eletroencefalograma (EEG). Na sequência de um episódio agudo, devem ser efetuados um EEG e uma avaliação neurológica adequada.

11) No caso de uma crise epilética provocada, devida a 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 outros títulos. Caso haja lesões cerebrais estruturais que comportem um risco acrescido de crises de epilepsia, a magnitude dessas lesões deve ser avaliada através de um relatório neurológico.

12) Primeira crise não provocada ou crise não provocada isolada: os requerentes que tenham sofrido uma primeira crise epilética não provocada podem ser declarados aptos a conduzir após ter decorrido um período de cinco anos sem novas crises sem a ajuda de medicação antiepilética, mediante uma avaliação neurológica adequada. As autoridades médicas podem autorizar um condutor 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 ter decorrido 10 anos sem novas crises sem a ajuda de medicação antiepilética. As autoridades nacionais podem 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 efetuada uma avaliação por uma autoridade médica competente.

Título 10

PERTURBAÇÕES MENTAIS

10. As regras a seguir indicadas são aplicáveis aos requerentes ou condutores com perturbações mentais ou deficiências intelectuais.

Grupo 1:

1) A carta de condução não pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores com:

a) Deficiência mental, cognitiva ou comportamental grave, quer seja congénita ou adquirida por doença, traumatismo ou intervenção neurocirúrgica;

b) Perturbações da personalidade que afetem gravemente a capacidade de julgamento, o comportamento ou a capacidade de adaptação,

exceto se o pedido for apoiado por parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e, se necessário, sob reserva de exames médicos regulares. Deverá observar-se um período de remissão prévio.

Grupo 2:

2) A autoridade médica competente deve tomar em devida consideração os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que se enquadram na definição deste grupo. A autoridade médica competente pode determinar requisitos temporários ou impor restrições à condução.

Título 11

ÁLCOOL

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

Grupo 1:

1) A carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes ou condutores em situação de dependência do álcool ou incapazes de dissociar a condução do consumo de álcool.

No termo de um período comprovado de abstinência, a carta de condução pode ser emitida ou renovada se o requerente ou condutor for objeto de um parecer médico favorável de um profissional médico competente e autorizado e ficar sujeito a um período de exames médicos regulares.

2) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores em situação de dependência do álcool ou incapazes de dissociar a condução do consumo de álcool, desde que sejam utilizadas tecnologias que permitam compensar a dependência – por exemplo, a utilização obrigatória de um dispositivo de bloqueio da ignição sensível ao álcool – e que o condutor seja submetido a uma reapreciação periódica da continuação do tratamento para fazer face à dependência ou à ausência de dissociação entre consumo de álcool e condução. Se for comprovado um período de abstinência, que pode incluir a participação em programas de reabilitação com acompanhamento e supervisão médica, a carta de condução pode ser emitida ou renovada sem recurso a essas tecnologias, se o condutor for objeto de um parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e ficar sujeito a um período de exames médicos regulares. Os exames médicos regulares podem ser efetuados durante e/ou após a utilização destas tecnologias.

Grupo 2:

3) A autoridade médica competente deve tomar em devida consideração os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que se enquadram na definição deste grupo.

4) A autoridade médica competente pode determinar requisitos temporários e, se for caso disso, impor restrições à condução.

Título 12

DROGAS E MEDICAMENTOS

12. As regras a seguir indicadas são aplicáveis às drogas e aos medicamentos.

Abuso:

1) A carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes ou condutores em situação de dependência de substâncias psicotrópicas ou estupefacientes, ou que, embora não sejam dependentes dessas substâncias, não estejam na disposição ou sejam incapazes de dissociar o consumo da condução, seja qual for a categoria de carta de condução requerida.

Consumo regular:

Grupo 1:

2) A carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes ou condutores que consumam regularmente substâncias psicotrópicas ou estupefacientes, seja sob que forma for, suscetíveis de comprometer a sua aptidão para conduzir com segurança, se as quantidades absorvidas forem tais que exerçam uma influência nefasta sobre a condução. Tal aplica-se igualmente a qualquer outro medicamento ou combinação de medicamentos que comprometa a aptidão física ou mental para conduzir.

A autoridade médica competente pode determinar requisitos temporários e, se for caso disso, impor restrições à condução.

Grupo 2:

3) A autoridade médica competente deve tomar em devida consideração os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que se enquadram na definição deste grupo, e pode fixar determinados requisitos ou restrições.

Título 13

AFEÇÕES RENAIS

13. As regras a seguir indicadas são aplicáveis aos requerentes com afeções renais.

Grupo 1:

1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a requerentes e condutores com insuficiência renal grave e consequente limitação significativa da aptidão física, sob reserva de parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e da realização de exames médicos regulares.

Grupo 2:

2) A carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes ou condutores com insuficiência renal grave e irreversível, exceto em casos excecionais, devidamente justificados por parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e sob reserva da realização de exames médicos regulares.

Título 14

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Grupo 1:

1) A carta de condução pode ser emitida ou renovada a requerentes ou condutores que tenham recebido um transplante de órgãos ou um implante artificial com incidência sobre a aptidão para conduzir, sujeito a um parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e, se necessário, da realização de exames médicos regulares.

Grupo 2:

2) A autoridade médica competente deve tomar em devida consideração os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que se enquadram na definição deste grupo.

Regra geral, a carta de condução não pode ser emitida nem renovada a requerentes ou condutores com uma afeção não mencionada no presente anexo mas que seja suscetível de constituir ou provocar uma incapacidade funcional que afete a segurança da condução, exceto se o pedido for apoiado por parecer médico de um profissional médico competente e autorizado e, se necessário, sob reserva de o requerente ou condutor ser submetido a exames médicos regulares.

ANEXO IV

NORMAS MÍNIMAS APLICÁVEIS AOS EXAMINADORES QUE REALIZAM EXAMES PRÁTICOS DE CONDUÇÃO

1. Competências necessárias para ser examinador

1) A pessoa habilitada a proceder, num veículo a motor, à avaliação prática do desempenho do candidato na tarefa da condução deve ter conhecimentos, competências e discernimento nos domínios referidos nos pontos 2 a 8.

2) As competências do examinador devem ser adequadas para avaliar o desempenho do candidato que deseja obter a carta de condução para a categoria que é objeto do exame de condução.

3) Conhecimentos e discernimento em matéria de condução e avaliação:

   a) Teoria do comportamento na condução;

   b) Perceção dos riscos e capacidade de evitar acidentes; trata-se nomeadamente de compreender e prestar atenção à vulnerabilidade dos utentes da estrada não motorizados e dos utilizadores de veículos motorizados de duas rodas;

   c) Manual das normas que regem o exame de condução;

   d) Requisitos do exame 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 técnicas de avaliação;

   g) Condução defensiva.

4) Competências em matéria de avaliação:

   O examinador deve ser capaz de:

   a) Observar com precisão, monitorizar e avaliar o desempenho global do candidato, em especial em termos de:

      i) reconhecimento correto e global das situações de perigo,

      ii) identificação correta das causas e das consequências prováveis das situações de perigo,

      iii) aplicação das competências e reconhecimento dos erros,

      iv) Uniformidade e coerência na avaliação das situações;

   b) Capacidade de assimilar rapidamente a informação e de distinguir o essencial;

   c) Capacidade de antecipar situações, identificar potenciais problemas e desenvolver estratégias para os resolver;

   d) Comunicar de forma atempada e construtiva as suas apreciações.

5) Competências pessoais de condução:

   A pessoa habilitada a realizar o exame prático de condução para uma determinada categoria de carta de condução deve ser capaz de conduzir o tipo de veículo a motor em causa num nível consistentemente elevado.

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 claras sobre os resultados do exame;

   d) Tratar os candidatos com respeito e sem discriminação.

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

   a) Conhecimentos sobre as características tecnológicas dos veículos, por exemplo: direção, pneumáticos, travões, faróis, especialmente para os motociclos e veículos pesados;

   b) Conhecimentos sobre a segurança das operações de carga;

   c) Conhecimentos sobre as características físicas dos veículos, por exemplo: velocidade, atrito, dinâmica e energia.

8) Condução eficiente em termos de combustível ou energia e respeitadora do ambiente.

2. Condições gerais

1) O examinador para a categoria B:

   a) Deve ser titular de uma carta de condução da categoria B, pelo menos, há três anos;

   b) Deve ter, pelo menos, 23 anos de idade;

   c) Deve ter concluído com aproveitamento a qualificação inicial prevista no ponto 3 e, posteriormente, ter-se submetido às disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4;

   d) Deve ter completado um programa de ensino profissional que conduza, pelo menos, à conclusão do nível 3, como determinado pela Classificação Internacional Tipo da Educação (CITE) da UNESCO;

   e) Não pode, em simultâneo com a atividade de examinador de condução, exercer a atividade de instrutor de condução comercial.

2) O examinador para as restantes categorias:

   a) Deve ser titular de uma carta de condução da categoria em causa, ou ter adquirido conhecimentos equivalentes através de uma qualificação profissional adequada;

   b) Deve ter concluído com aproveitamento a qualificação inicial prevista no ponto 3 e, posteriormente, ter-se submetido às disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4;

   c) Deve ter sido examinador qualificado para a categoria B durante, pelo menos, três anos; este requisito pode ser derrogado se o examinador em causa puder provar que:

      i) tem pelo menos cinco anos de experiência de condução na categoria em causa, ou

      ii) foi aprovado numa avaliação teórica e prática da aptidão para conduzir de nível superior ao exigido para a obtenção da carta de condução, tornando assim desnecessário esse requisito;

   d) Deve ter completado formação profissional que conduza, pelo menos, à conclusão do nível 3, conforme fixado pela CITE;

   e) Não pode, em simultâneo com a atividade de examinador de condução, exercer a atividade de instrutor de condução comercial.

3) Ética profissional

   No desempenho das suas funções de avaliação prática, os examinadores devem permanecer livres de influências externas, diretas ou indiretas. Devem abster-se de qualquer ação incompatível com as suas atribuições e atuar com objetividade e imparcialidade no exercício das suas funções.

4) Equivalências

   a) Os Estados-Membros podem habilitar os examinadores a realizarem exames de condução das categorias AM, A1, A2 e A após obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias;

   b) Os Estados-Membros podem habilitar os examinadores a realizarem exames de condução das categorias C1, C, D1 e D após obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias;

   c) Os Estados-Membros podem habilitar os examinadores a realizarem exames de condução das categorias BE, C1E, CE, D1E e DE após obtenção da qualificação inicial exigida no ponto 3 para uma dessas categorias.

3. Qualificação inicial

1) Formação inicial

a) Antes de uma pessoa poder ser habilitada a realizar exames de condução, essa pessoa deve ter concluído com aproveitamento o programa de formação que seja especificado pelo Estado-Membro para a obtenção das competências determinadas no ponto 1;

b) Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de cada programa de formação habilita a realizar exames de condução para uma ou várias categorias de carta de condução.

2) Exames

a) Antes de uma pessoa poder ser habilitada a realizar exames de condução, essa pessoa deve comprovar que atingiu um nível satisfatório de conhecimentos, discernimento, competências e aptidão nos domínios enumerados no ponto 1;

b) Os Estados-Membros devem organizar um processo de exame que avalie, de uma forma pedagogicamente adequada, as competências da pessoa definidas no ponto 1, em especial no ponto 1.4. O processo de exame deve cumprir os requisitos de acessibilidade previstos na Diretiva (UE) 2019/882 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e incluir um elemento teórico e um elemento prático. 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 ficam ao critério de cada Estado-Membro;

c) Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de cada exame específico habilita a efetuar exames de condução para uma ou várias categorias da carta de condução.

4. Garantia de qualidade e formação contínua

1) Garantia de qualidade

a) Os Estados-Membros devem prever disposições em matéria de garantia de qualidade que permitam manter o nível dos examinadores;

b) As disposições de garantia de qualidade devem incluir a supervisão dos examinadores no exercício das suas funções, a sua formação e reacreditação posteriores, o seu desenvolvimento profissional contínuo e a apreciação periódica dos resultados dos exames de condução que tenham efetuado;

c) Os Estados-Membros devem assegurar que cada examinador seja submetido a uma supervisão anual com base nas disposições de garantia de qualidade enumeradas no ponto 4.1, alínea b). Além disso, os Estados-Membros devem garantir que cada examinador seja observado de cinco em cinco anos na sua tarefa de realização de 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 medidas de correção. O observador deve ser uma pessoa devidamente habilitada pelo Estado-Membro para esse efeito;

d) Os Estados-Membros podem determinar, no que diz respeito aos examinadores habilitados a realizar exames de condução para várias categorias, que a satisfação do requisito de observação relativamente aos exames de uma categoria seja extensiva a várias categorias;

e) O trabalho de realização dos exames de condução deve ser fiscalizado e supervisionado por um organismo autorizado pelo Estado-Membro, a fim de garantir uma aplicação correta e homogénea da avaliação. Os Estados-Membros devem assegurar que os membros desse organismo encarregados de efetuar a fiscalização e a supervisão sejam imparciais e independentes de intervenções externas ou pressões políticas no exercício das suas funções.

([1]) 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 (JO L 151 de 7.6.2019, p. 70, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/882/oj).

2) Formação contínua

a) Os Estados-Membros devem garantir que os examinadores, para poderem manter a habilitação que lhes foi concedida, e independentemente do número de categorias para as quais estejam acreditados:

i) sigam uma formação contínua regular mínima de quatro dias, no total, por cada período de dois anos, a fim de:

— manterem e atualizarem os conhecimentos necessários, bem como as competências para a realização dos exames e a comunicação,

— desenvolverem novas competências que se tenham tornado essenciais para o exercício da sua profissão,

— garantirem que continuam a realizar os exames segundo parâmetros justos e uniformes;

ii) sigam 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 devem tomar as medidas adequadas para assegurar que seja prontamente dispensada uma formação específica aos examinadores cujo desempenho tenha sido considerado gravemente inadequado pelo sistema de garantia de qualidade instituído;

c) A formação contínua pode 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. Pode incluir uma reacreditação nos moldes em que os Estados-Membros o considerem adequado;

d) Os Estados-Membros podem determinar, relativamente aos examinadores habilitados a realizar 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 prevista no ponto 4.2, alínea e), seja cumprida;

e) Os examinadores que não tenham realizado exames para uma determinada categoria num período de 24 meses devem submeter-se a uma reavaliação adequada antes de serem autorizados a realizar exames de condução nessa categoria. Essa reavaliação pode ser realizada no quadro do requisito previsto no ponto 4.2, alínea a).

5. Direitos adquiridos

1) Os Estados-Membros podem permitir que as pessoas que estavam habilitadas a realizar exames de condução imediatamente antes de 19 de janeiro de 2013 continuem a realizar exames de condução, apesar de não terem sido habilitadas a tal nos termos das condições gerais referidas no ponto 2 ou do procedimento de qualificação inicial fixado no ponto 3.

2) Esses examinadores devem ficar, no entanto, sujeitos à supervisão periódica e às disposições em matéria de garantia de qualidade definidas no ponto 4.

ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS À FORMAÇÃO E AO EXAME DO CONDUTOR PARA CONJUNTOS, INCLUINDO VEÍCULOS ALIMENTADOS POR COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS, PARA CARAVANAS E PARA VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para:

a) Aprovar e supervisionar 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).

Título A

CONJUNTOS

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

2. Conteúdo da formação do condutor

A formação do condutor deve abranger os conhecimentos, as competências e o comportamento descritos no anexo II, pontos 2 e 7. Deve ser dada especial atenção à dinâmica do movimento do veículo, aos critérios de segurança, ao veículo trator e ao reboque (mecanismo de engate), à correção das operações de carga e aos dispositivos de segurança.

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

Cada participante na formação deve realizar a parte prática e demonstrar as suas competências e o seu comportamento na via pública.

Os conjuntos de veículos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de conjuntos de veículos relativamente a cuja carta de condução 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 definidos no ponto 2.

Título B

AUTOCARAVANAS E VEÍCULOS DE EMERGÊNCIA

1. A formação do condutor deve ter uma duração mínima de sete horas e pode ser organizada na via pública ou num circuito fechado.

2. Conteúdo da formação do condutor

A formação do condutor deve abranger os conhecimentos, as competências e o comportamento descritos no anexo II, título A, ponto 2, e, no que respeita à categoria C1, anexo II, título B, ponto 8. Deve ser dada especial atenção à dinâmica do movimento do veículo, aos critérios de segurança, à correção das operações de carga e aos dispositivos de segurança.

A parte prática deve incluir os seguintes exercícios: aceleração, desaceleração, inversão de marcha, travagem, distância de travagem, mudança de faixa, oscilação do reboque, desengate e reengate de um reboque do/ao automóvel, manobras de travagem e desvio, e estacionamento. No que diz respeito aos veículos de emergência, deve procurar-se, em especial, assegurar que o condutor possui as competências necessárias para lidar adequadamente com dificuldades adicionais decorrentes da condução em situação de emergência.

Os veículos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de veículos para a qual o requerente solicitou a carta de condução.

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 definidos no ponto 2.

ANEXO VI

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

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para:

   a) Aprovar e supervisionar 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 do condutor

   A formação do condutor deve abranger todos os aspetos abrangidos pelo anexo II, ponto 6.

   Cada participante deve realizar a parte prática da formação e demonstrar as suas competências e o seu comportamento na via pública.

   Os motociclos utilizados para a formação devem pertencer à categoria de motociclos para a qual o requerente solicitou a carta de condução.

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 definidos no ponto 3.

ANEXO VII

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
—	—	Artigo 1.º
—	—	Artigo 2.º, n.os 1, 2, 3, 13 e 14
Artigo 1.º, n.º 1	—	Artigo 4.º, n.º 1
Artigo 1.º, n.º 2, 3 e 4	—	Artigo 4.º, n.os 5 e 6
—	—	Artigo 3.º, n.os 1 a 5
Artigo 2.º, n.º 1	—	Artigo 3.º, n.º 6
Artigo 2.º, n.º 2	—	Artigo 4.º, n.º 3
Artigo 3.º, n.º 1 e n.º 2	—	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 3, n.º 3	—	Artigo 4.º, n.º 4
—	—	Artigo 4.º, n.º 7
—	—	Artigo 5.º, n.os 1 a 5 e 7
Artigo 4.º, n.º 1, primeiro período	—	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 1, segundo período	—	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 1, terceiro período	—	Artigo 2.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 2	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 2, primeiro travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea a), e artigo 2.º, n.os 5, 6 e 7
Artigo 4.º, n.º 2 segundo travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 3.º	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 3, primeiro travessão	—	Artigo 2.º, n.º 8
Artigo 4.º, n.º 3, segundo travessão	—	Artigo 2.º, n.º 9
Artigo 4.º, n.º 3, alínea a), primeiro e segundo travessões	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea i)
Artigo 4.º, n.º 3, alínea a), terceiro travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea a)

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Artigo 4.º, n.º 3, alínea b), primeiro travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea ii)
Artigo 4.º, n.º 3, alínea b), segundo travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 3, alínea c), subalínea i)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii), primeiro travessão
Artigo 4.º, n.º 3, alínea c), subalínea i), primeiro travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea c), subalínea i)
Artigo 4.º, n.º 3, alínea c), subalínea ii)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea b), subalínea iii), segundo travessão
Artigo 4.º, n.º 3, alínea c), subalínea ii), primeiro travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea c, subalínea ii)
Artigo 4.º, n.º 4	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 4, primeiro travessão	—	Artigo 2.º, n.º 10 e 11
Artigo 4.º, n.º 4, segundo travessão	—	Artigo 1.º, n.º 2, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea a)	—	Artigo 6, n.º 1, alínea c), subalínea i)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea a), primeiro travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), primeiro parágrafo, e artigo 2.º, n.º 12
Artigo 4.º, n.º 4, alínea a), segundo travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 4 alínea a), terceiro travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea i), segundo e terceiro parágrafos
Artigo 4.º, n.º 4, alínea b), exceto último período	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ii)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea b), último período	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea c), exceto último travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea iii)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea c), último travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea d)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea iv)
Artigo 4.º, n.º 4 alínea e), exceto último travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea v)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea e), último travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea f)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea vi)
Artigo 4.º, n.º 4 alínea g), exceto último travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea vii)
Artigo 4.º, n.º 4 alínea g), último travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea h)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea viii)

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Artigo 4.º, n.º 4, alínea i), exceto último travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea ix)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea i), último travessão	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea j)	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea x)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea k), exceto último travessão	—	Artigo 6.º, n.º 1, alínea c), subalínea xi)
Artigo 4.º, n.º 4, alínea k), último travessão francês	—	Artigo 7.º, n.º 1, alínea f)
Artigo 4.º, n.º 5	—	Artigo 6.º, n.º 2
Artigo 4.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alínea a)	—	Artigo 7.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alínea b)	—	Artigo 7.º, n.º 2, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alínea c)	—	Artigo 7.º, n.º 2, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 6, primeiro parágrafo, alínea d)	—	Artigo 7.º, n.º 2, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 6, segundo parágrafo	—	Artigo 7.º, n.º 3
Artigo 4.º, n.º 6, terceiro e quarto parágrafos	—	Artigo 7.º, n.º 4
Artigo 4.º, n.º 7, primeiro parágrafo	—	Artigo 7.º, n.º 1, alíneas e) e g)
Artigo 4.º, n.º 7, segundo parágrafo	—	Artigo 7.º, n.º 2, alíneas e) e f)
Artigo 5.º	—	Artigo 8.º
Artigo 6.º, n.º 1	—	Artigo 9.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 2, alínea a)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 6.º, n.º 2, alínea b)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea b)
—	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea c)
—	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea d)
Artigo 6.º, n.º 2, alínea c)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea e)
—	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea f)
Artigo 6.º, n.º 2, alínea d)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea g)

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Artigo 6.º, n.º 2, alínea e)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea h)
Artigo 6.º, n.º 2, alínea f)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea i)
Artigo 6.º, n.º 3	—	Artigo 9.º, n.º 3
Artigo 6.º, n.º 4, alíneas a) e b)	—	Artigo 9.º, n.º 4, alíneas a) e b)
—	—	Artigo 9.º, n.º 4, primeiro parágrafo, alíneas c) e d), e segundo, terceiro e quarto parágrafos
Artigo 6.º, n.º 4, alínea c)	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea j)
—	—	Artigo 9.º, n.º 2, alínea k)
Artigo 7.º, n.º 1	—	Artigo 10.º, n.º 1
Artigo 7, n.º 2	—	Artigo 10.º, n.º 2, primeiro, segundo e terceiro parágrafos
Artigo 7.º, n.º 3, primeiro parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.º 3, segundo parágrafo	—	—
Artigo 7.º, n.º 3, terceiro parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 2, quarto parágrafo
Artigo 7.º, n.º 3, quarto parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 2, quarto parágrafo
Artigo 7.º, n.º 3, quinto parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 2, quinto parágrafo
—	—	Artigo 10.º, n.º 2, sexto parágrafo
Artigo 7.º, n.º 3, sexto parágrafo	—	Artigo 10.º, n.º 2, sétimo parágrafo
—	—	Artigo 10.º, n.º 2, oitavo parágrafo
Artigo 7.º, n.º 4	—	Artigo 10.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 5	—	Artigo 10.º, n.º 5
—	—	Artigo 12.º
Artigo 8.º	—	Artigo 4.º, n.º 8, artigo 5.º, n.º 6, artigo 8.º, n.º 2, artigo 10.º, n.º 6, artigo 19.º, n.º 2 e artigo 25.º

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Artigo 9.º	—	Artigo 26.º
Artigo 10.º	—	Artigo 19.º
Artigo 11.º, n.os 1, 2 e 3	—	Artigo 13.º, n.os 1, 2 e 3
Artigo 11.º, n.º 4	—	Artigo 16.º, n.os 1 e 2
Artigo 11.º, n.º 5	—	Artigo 13.º, n.º 4
—	—	Artigo 14.º
—	—	Artigo 15.º, n.os 1, 3, 4 e 6 a 10
Artigo 11.º, n.º 6	—	Artigo 15.º, n.º 2 e 5
—	—	Artigo 16.º, n.os 3 e 4
—	—	Artigo 17.º
—	—	Artigo 18.º
Artigo 12.º	—	Artigo 20.º, n.º 1
—	—	Artigo 20.º, n.os 2, 3 e 4
Artigo 13.º	—	Artigo 21.º
Artigo 14.º	—	Artigo 24.º
Artigo 15.º, n.º 1	—	Artigo 22.º, n.º 1
Artigo 15.º, n.os 2 e 3	—	Artigo 22.º, n.º 2
Artigo 15.º, n.º 4	—	Artigo 22.º, n.º 3
—	—	Artigo 22.º, n.os 4, 5 e 6
—	—	Artigo 23.º
—	—	Artigo 27.º
—	—	Artigo 28.º
Artigo 16.º	—	Artigo 29.º
Artigo 17.º	—	Artigo 30.º

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Artigo 18.º	Artigo 8.º	Artigo 31.º
Artigo 19.º	—	Artigo 32.º
Anexo I	—	Anexo I, partes A1, A2, D e E
—	Artigo 1.º	—
—	Artigo 2.º, n.º 1	Anexo I, parte B, ponto 1
—	Artigo 2.º, n.º 2	—
—	Artigo 2.º, n.º 3	—
—	Artigo 3.º	Anexo I, parte B, ponto 2
—	Artigo 4.º	Anexo I, parte B, ponto 3
—	Artigo 5.º, n.º 1	Anexo I, parte B, ponto 4
—	Artigo 5.º, n.º 2	Anexo I, parte B, ponto 5
—	Artigo 5.º, n.º 3	Anexo I, parte B, ponto 6
—	Artigo 5.º, n.º 4	Anexo I, parte B, ponto 7
—	Artigo 5.º, n.º 5	Anexo I, parte B, ponto 8
—	Artigo 6.º	—
—	Artigo 7.º, n.º 1	Anexo I, parte B, ponto 9
—	Artigo 7.º, n.º 2	Anexo I, parte B, ponto 10
—	Anexo I	Anexo I, parte B1
—	Anexo II	Anexo I, parte B2
—	Anexo III	Anexo I, parte B3
—	Anexo IV	Anexo I, parte B4
Anexo II	—	Anexo II
Anexo III, exceto pontos 3, 4 e 5	—	Anexo III
Anexo III, pontos 3, 4 e 5	—	Artigo 11.º

Diretiva 2006/126/CE	Regulamento (UE) n.º 383/2012	Presente diretiva
Anexo IV	—	Anexo IV
Anexo V	—	Anexo V, título I
—	—	Anexo V, título II
Anexo VI	—	Anexo VI
Anexo VII	—	—
Anexo VIII	—	Anexo VII