DIRETIVAS

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 (codificação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ([1]),

Após consulta ao Comité das Regiões,

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

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) foi várias vezes alterada de modo substancial ([4]). Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação da referida diretiva.

(2) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total segundo o qual a União deverá adotar uma posição próxima de zero mortes em acidentes de viação até 2050.

(3) Na sua Comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020, intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», a Comissão propôs o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas na estrada na União até 2020, a começar em 2010. A fim de alcançar este objetivo, a Comissão estabeleceu sete objetivos estratégicos, incluindo a melhoria da educação e da formação dos utentes da estrada e a proteção dos utentes vulneráveis da via pública.

(4) A meta vinculativa de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União em pelo menos 40 % até 2030 relativamente ao nível de 1990 foi aprovada pelo Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014. Essa meta de redução das emissões contribuirá para o cumprimento dos objetivos de longo prazo estabelecidos pelo Acordo de Paris adotado em 2015 no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas ([5]), e todos os sectores da economia deverão contribuir para a alcançar. No sector dos

([1]) JO C 155 de 30.4.2021, p. 78.
([2]) Posição do Parlamento Europeu de 22 de novembro de 2022 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 8 de dezembro de 2022.
([3]) Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).
([4]) Ver anexo IV, parte A.
([5]) JO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

transportes, é necessária uma abordagem abrangente para promover a redução das emissões e a eficiência energética. Deverão ser feitos progressos para a mobilidade hipocarbónica, nomeadamente através da investigação e da adoção de avanços tecnológicos já disponíveis. Convém formar devidamente os motoristas para conduzirem da forma mais eficiente possível.

(5) Para que os motoristas possam satisfazer as exigências relacionadas com o mercado dos transportes rodoviários, deverá aplicar-se a regulamentação da União referente ao nível mínimo de formação de condutores de transportes rodoviários a todos os motoristas, quer exerçam a sua atividade como condutores independentes ou assalariados, por conta própria ou de outrem.

(6) A regulamentação da União referente ao nível mínimo de formação de condutores de transportes rodoviários visa assegurar a qualidade da qualificação do motorista, tanto para o acesso à atividade de condução como para o seu exercício.

(7) Em especial, a obrigatoriedade da qualificação inicial e da formação contínua visa melhorar a segurança rodoviária e a segurança do motorista, incluindo nas operações por ele efetuadas com o veículo imobilizado. Além disso, a modernidade do emprego de motorista deveria suscitar nos jovens o interesse por esta profissão, contribuindo assim para o recrutamento de novos motoristas numa época de escassez.

(8) A fim de evitar desigualdades nas condições de concorrência, a presente diretiva aplica-se à atividade de condução exercida tanto por nacionais dos Estados-Membros como por nacionais de países terceiros, empregados ou contratados por empresas estabelecidas nos Estados-Membros.

(9) É, no entanto, desejável que, a fim de respeitar os princípios do direito da União, fiquem isentos da aplicação da presente diretiva os motoristas de veículos utilizados para efetuar transportes cujo impacto na segurança rodoviária seja considerado negligenciável ou quando as exigências da presente diretiva imponham um ónus económico ou social desproporcionado.

(10) Certas isenções devem ser estabelecidas em relação a situações em que a condução não constitui a principal atividade exercida pelos motoristas e em que o cumprimento dos requisitos estabelecidos pela presente diretiva constituiria um encargo desproporcionado para os motoristas. Em geral, considera-se que a condução não representa a atividade principal dos motoristas caso o tempo de trabalho mensal que lhe é dedicado seja inferior a 30 %.

(11) Caso a condução seja realizada com pouca frequência em zonas rurais e por motoristas que aprovisionam a sua própria empresa, deverão aplicar-se isenções, desde que a segurança rodoviária continue a ser assegurada. Tendo em conta as diferentes condições das zonas rurais da União em termos de geografia, de clima e de densidade populacional, os Estados-Membros deverão dispor de discricionariedade para determinar se o serviço de condução em causa pode ser considerado um serviço ocasional e se uma isenção desta natureza tem impacto na segurança rodoviária, por exemplo, em função do tipo de estrada, do volume de tráfego ou da presença de utentes vulneráveis da estrada.

(12) Tendo em conta que as pessoas que trabalham na agricultura, na horticultura, na silvicultura, na pecuária e na pesca, as quais estão isentas da presente diretiva, têm de percorrer, aquando da realização do seu trabalho, distâncias que apresentam grandes diferenças na União, deverá caber aos Estados-Membros determinar, no seu direito nacional, as distâncias máximas autorizadas, calculadas a partir do local de estabelecimento da empresa, a que as isenções são aplicáveis.

(13) A fim de poder comprovar que o motorista cumpre as suas obrigações, os Estados-Membros devem emitir-lhe um certificado de aptidão profissional (CAP), que comprove a sua qualificação inicial ou a sua formação contínua.

(14) A fim de facilitar a aplicação das disposições relativas à qualificação inicial obrigatória, os Estados-Membros deverão poder escolher entre as várias opções.

(15) A fim de manter o respetivo nível de qualificação, os motoristas que já exerçam a atividade de condução deverão ser obrigados a efetuar uma reciclagem periódica dos conhecimentos essenciais para a sua profissão.

(16) Os motoristas que foram isentados do requisito de qualificação inicial deverão estar obrigados a efetuar formação contínua para garantir que os seus conhecimentos fundamentais para a função se mantêm atualizados, continuando no entanto a beneficiar dessa isenção.

(17) Para efeitos da qualificação inicial e da formação contínua, são exigências mínimas a respeitar as normas de segurança durante a condução e com o veículo imobilizado. A promoção de uma condução defensiva (antecipação dos perigos, consciência da condução dos demais utentes da estrada), juntamente com a resultante racionalização do consumo de combustível, deverá ter efeitos positivos tanto para a sociedade como para o próprio sector dos transportes rodoviários.

(18) A presente diretiva não deverá pôr em causa os direitos adquiridos pelos motoristas que tenham obtido a carta de condução necessária para o exercício da sua atividade em data anterior à data a partir da qual está previsto que seja necessário obter um CAP que comprove a qualificação inicial ou a formação contínua correspondentes.

(19) Os únicos centros de formação que deverão poder organizar os cursos de formação previstos no âmbito da qualificação inicial e da formação contínua são os aprovados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. A fim de garantir a qualidade dos referidos centros de formação aprovados, as autoridades competentes deverão fixar critérios de aprovação harmonizados, entre os quais o de uma elevada competência consolidada.

(20) A organização dos exames previstos no âmbito da qualificação inicial ou da formação contínua não deve ser da responsabilidade exclusiva das autoridades competentes dos Estados-Membros, mas também das entidades por estas designadas. Tendo em conta a importância da presente diretiva para a segurança rodoviária e a igualdade das condições de concorrência, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem controlar esses exames.

(21) Os Estados-Membros deverão impor a realização do primeiro curso de formação contínua, e emitir ao motorista o CAP correspondente, num prazo de cinco anos quer após a data de emissão do CAP que comprova a qualificação inicial, quer após a data-limite fixada para que certos motoristas vejam reconhecidos os direitos adquiridos. Deverá igualmente ser permitida a antecipação ou prorrogação desses prazos. Na sequência do primeiro curso de formação contínua, o motorista deverá seguir uma formação contínua de cinco em cinco anos.

(22) A fim de certificar que o motorista nacional de um Estado-Membro é titular de um dos CAP previstos pela presente diretiva, e para facilitar o reconhecimento mútuo dos diferentes CAP, os Estados-Membros devem inscrever o código harmonizado da União previsto para o efeito, acompanhado da respetiva data de validade, sobre a própria carta de condução ou sobre a carta de qualificação de motorista, que será mutuamente reconhecida pelos Estados-Membros, cujo modelo normalizado se encontra reproduzido no anexo II da presente diretiva. Tendo em conta a importância dos direitos que confere em termos de segurança rodoviária e de igualdade das condições de concorrência, esta carta de qualificação de motorista deve satisfazer as mesmas exigências de segurança que a carta de condução.

(23) Os Estados-Membros deverão proceder, em colaboração com a Comissão, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os CAP. Os Estados-Membros deverão criar a plataforma eletrónica necessária para esse efeito, tendo em conta uma análise custos-benefícios efetuada pela Comissão, incluindo a opção de alargar a rede de cartas de condução da UE criada ao abrigo da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]). Para além de outras vantagens, tal permitirá aos Estados-Membros acederem facilmente a informações sobre as formações completadas não documentadas na carta de condução do condutor. É importante que os Estados-Membros e a Comissão se esforcem por desenvolver mais esta funcionalidade, a fim de permitir o acesso em tempo real durante os controlos na estrada.

(24) Tendo em conta a evolução em matéria de formação e de educação, e a fim de aumentar a contribuição da presente diretiva para a segurança rodoviária e para a importância da formação para os motoristas, deverão ser abordadas nos cursos de formação, as matérias relativas à segurança rodoviária, tais como a perceção dos riscos, a proteção dos utentes mais vulneráveis da estrada, em particular os peões, os ciclistas e as pessoas com mobilidade reduzida, a condução eficiente do ponto de vista do consumo de combustível, a condução em condições meteorológicas extremas e com cargas extraordinárias. Neste contexto, os cursos deverão abranger igualmente os sistemas de transporte inteligentes, e deverão adaptar-se à evolução tecnológica.

(25) Os Estados-Membros deverão dispor de uma opção clara para melhorar e modernizar as práticas de formação com recurso às ferramentas das tecnologias da informação e da comunicação (TIC), tais como a aprendizagem eletrónica e mista, para uma parte da formação, sem deixar de assegurar a qualidade da formação. No que respeita à melhoria e à modernização das práticas de formação com recurso às ferramentas das TIC, é importante ter em conta que determinados tópicos, tais como a colocação de correntes de neve, a fixação da carga ou outros elementos de formação em que o aspeto prático é importante, requerem formação prática e não podem ser devidamente tratados por meio das referidas ferramentas de aprendizagem. A formação prática pode consistir na condução, mas não obrigatoriamente. Uma parte substancial da formação exigida nos termos da presente diretiva deverá ser ministrada em centros de formação reconhecidos.

([6]) 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).

(26) A fim de assegurar a coerência entre os diversos tipos de formação requeridos nos termos do direito da União, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de combinar diferentes tipos de formação relevantes; por exemplo, deverão poder combinar a formação em matéria de transporte de mercadorias perigosas, de sensibilização para a deficiência ou de transporte de animais, com a formação prevista na presente diretiva.

(27) A fim de evitar que as diferenças entre as práticas dos Estados-Membros impeçam o reconhecimento mútuo e restrinjam o direito que assiste aos motoristas de efetuarem a formação contínua no Estado-Membro onde trabalham, as autoridades dos Estados-Membros deverão ter de emitir, caso não seja possível inscrever a formação completada na carta de condução, uma carta de qualificação de motorista, no formato previsto pelo modelo normalizado reproduzido no anexo II da presente diretiva, que assegurará o reconhecimento mútuo de todos os motoristas que preencham os requisitos da presente diretiva.

(28) A utilização de certificados de motorista por motoristas de países terceiros como prova do cumprimento dos requisitos de formação pode constituir um obstáculo para os motoristas quando o transportador devolver o certificado às autoridades emissoras, em particular quando esses motoristas pretenderem exercer uma atividade profissional noutro Estado-Membro. Para evitar situações em que, nessas circunstâncias, os motoristas tenham de repetir a formação quando aceitarem um novo emprego, os Estados-Membros deverão ser incentivados a cooperar e a trocar informações sobre as qualificações dos motoristas.

(29) Importa prever disposições de certificação específicas para os motoristas abrangidos pela presente diretiva que sejam nacionais de países terceiros.

(30) A fim de adaptar a presente Diretiva ao progresso técnico e científico, 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 a alterar os anexos I e II da presente diretiva. 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 ([7]). 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.

(31) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, estabelecer uma norma, à escala da União, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à natureza transfronteiriça do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

(32) A presente diretiva aplica-se sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno e às datas de aplicação das diretivas, indicados na parte B do anexo IV,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

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

a) Nacionais de um Estado-Membro; e

b) Nacionais de um país terceiro empregados ou contratados por uma empresa estabelecida num Estado-Membro

([7]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(a seguir designados por «motoristas»), que efetuam transportes rodoviários na União, em estradas abertas ao público, por meio de:

— veículos para os quais seja exigida uma carta de condução das categorias C1, C1 + E, C ou C + E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE, ou uma carta de condução reconhecida como equivalente,

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

Para efeitos da presente diretiva, as referências a categorias de cartas de condução com um sinal mais («+») são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo III da presente diretiva.

Artigo 2.º

Isenções

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

a) Cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 45 km/h;

b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais ou dos serviços de transporte de urgência em ambulância, quando o transporte seja efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;

c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, de reparação ou de manutenção, ou aos motoristas de veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;

d) Para os quais seja exigida uma carta de condução da categoria D ou D1 e que sejam conduzidos, sem passageiros a bordo, por pessoal de manutenção para ou a partir de um centro de manutenção situado nas imediações da base de manutenção mais próxima utilizada pelo operador de transportes, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista;

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

f) Utilizados em aulas ou exames de condução automóvel destinados à obtenção de uma carta de condução ou de um Certificado de Aptidão Profissional («CAP»), nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, desde que não sejam utilizados para o transporte comercial de mercadorias ou de passageiros;

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

h) Que transportem material, equipamento ou máquinas destinados a ser utilizados pelo motorista no exercício da sua profissão, desde que a condução do veículo não constitua a atividade principal do motorista.

No que diz respeito ao primeiro parágrafo, alínea f), a presente diretiva não se aplica a uma pessoa que pretenda obter uma carta de condução ou um CAP, nos termos do artigo 6.º e do artigo 8.º, n.º 1, quando essa pessoa estiver em fase de formação complementar de condução durante a aprendizagem em contexto de trabalho, desde que essa pessoa esteja acompanhada por outra pessoa com um CAP, ou por um instrutor de condução, para a categoria de veículo utilizado para os fins estabelecidos nessa alínea.

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

a) Os motoristas dos veículos circulem em zonas rurais para aprovisionar a sua própria empresa;

b) Os motoristas não ofereçam serviços de transporte;

c) Os Estados-Membros considerem que o transporte é ocasional e não tem impacto na segurança rodoviária.

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

Artigo 3.º

Qualificação e formação

1. A atividade de condução a que se refere o artigo 1.º está subordinada às obrigações de qualificação inicial e de formação contínua. Para o efeito, os Estados-Membros estabelecem:

a) Um sistema de qualificação inicial

Os Estados-Membros escolhem entre as duas opções seguintes:

i) uma opção que inclui simultaneamente a frequência de cursos e um exame

Em conformidade com a secção 2, ponto 2.1, do anexo I, este tipo de qualificação inicial mínima inclui a frequência obrigatória de um curso durante um certo período, terminando com um exame. Em caso de aproveitamento nesse exame, é certificada pela emissão do CAP previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea a),

ii) uma opção que inclui apenas exames

Em conformidade com a secção 2, ponto 2.2, do anexo I, este tipo de qualificação inicial não inclui a frequência obrigatória de um curso, mas apenas a realização de exames, um teórico e um prático. Em caso de aproveitamento nos exames, é certificada pela emissão do CAP previsto no artigo 6.º, n.º 1, alínea b);

Contudo, um Estado-Membro pode autorizar um condutor a conduzir no seu território antes de ter obtido o CAP quando participe numa formação profissional nacional com uma duração mínima de seis meses, durante um período de três anos no máximo. No âmbito dessa formação profissional nacional, os exames a que se referem as subalíneas i) e ii) podem ser efetuados por etapas;

b) Um sistema de formação contínua

Em conformidade com a secção 4 do anexo I, a formação contínua inclui a frequência obrigatória de um curso, sendo certificada pela emissão do CAP previsto no artigo 8.º, n.º 1.

2. Os Estados-Membros podem também prever um sistema de qualificação inicial acelerada a fim de permitir ao motorista exercer a atividade de condução nos casos previstos no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), subalínea ii), e alínea b), e artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), e alínea b).

Nos termos da secção 3 do anexo I, a qualificação inicial acelerada inclui a frequência obrigatória de um curso, terminando com um exame. Em caso de aproveitamento nesse exame, é certificada pelo CAP previsto no artigo 6.º, n.º 2.

3. Os Estados-Membros podem dispensar os motoristas que tenham obtido o CAP previsto no Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]) dos exames previstos no n.º 1, alínea a), subalíneas i) e ii), e no n.º 2 do presente artigo, quanto às matérias abrangidas pelo exame previsto nesse regulamento e, eventualmente, da frequência da parte dos cursos correspondentes a essas matérias.

Artigo 4.º

Direitos adquiridos

Estão isentos da obrigação de qualificação inicial os motoristas que:

a) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias D1, D1 + E, D ou D + E ou de uma carta de condução reconhecida como equivalente, emitida até 9 de setembro de 2008;

b) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias C1, C1 + E, C ou C + E ou de uma carta de condução reconhecida como equivalente, emitida até 9 de setembro de 2009.

([8]) Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário e que revoga a Diretiva 96/26/CE do Conselho (JO L 300 de 14.11.2009, p. 51).

Artigo 5.º

Qualificação inicial

1. O acesso à qualificação inicial não obriga à aquisição prévia da carta de condução correspondente.

2. O motorista de um veículo destinado ao transporte de mercadorias pode conduzir:

a) A partir da idade de 18 anos:

   i) um veículo das categorias de carta de condução C e C + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1,

   ii) um veículo das categorias de carta de condução C1 e C1 + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2;

b) A partir da idade de 21 anos, um veículo das categorias de carta de condução C e C + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.

3. O motorista de um veículo destinado aos transportes de passageiros pode conduzir:

a) A partir da idade de 21 anos:

   i) um veículo das categorias de carta de condução D e D + E para efetuar o transporte de passageiros sob a forma de serviço regular em que o percurso de linha não exceda 50 quilómetros, bem como 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 2.

   Os Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 18 anos, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1,

   ii) um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1.

   Os Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 20 anos, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 1. Essa idade pode ser reduzida para 18 anos se o motorista conduzir esses veículos sem passageiros;

b) A partir da idade de 23 anos, um veículo das categorias de carta de condução D e D + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.

4. Sem prejuízo da idade fixada no n.º 2 do presente artigo, os motoristas que efetuem transportes rodoviários de mercadorias e sejam titulares de um CAP, referido no artigo 6.º, para uma das categorias previstas no n.º 2 do presente artigo são dispensados de obter um CAP para qualquer das outras categorias de veículos previstas no referido número.

Estas disposições aplicam-se nas mesmas condições aos motoristas que efetuem transportes de passageiros para as categorias de veículos referidas no n.º 3.

5. Os motoristas que efetuem transportes de mercadorias e que alarguem ou alterem a sua atividade por forma a fazer o transporte de passageiros, ou inversamente, e que sejam titulares de um CAP referido no artigo 6.º, só têm que repetir as partes específicas da nova qualificação e não as partes comuns das qualificações iniciais.

Artigo 6.º

CAP comprovativo da qualificação inicial

1. Pode ser emitido um CAP para comprovar uma qualificação inicial, nas seguintes circunstâncias:

a) CAP emitido com base na frequência de um curso e num exame

   Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), o Estado-Membro impõe ao candidato a motorista a frequência de um curso num centro de formação, reconhecido pelas autoridades competentes em conformidade com a secção 5 do anexo I (a seguir designado por «centro de formação reconhecido»). Esse curso incide sobre todas as matérias referidas na lista constante da secção 1 do anexo I. Essa formação termina com o aproveitamento no exame previsto na secção 2, ponto 2.1, do anexo I. Esse exame, organizado pelas autoridades competentes do Estado-Membro ou por qualquer entidade que estas designarem, visa verificar se o candidato a motorista possui o nível de

conhecimentos exigido na secção 1 do anexo I sobre as matérias referidas nessa secção. As mesmas autoridades ou entidades supervisam o exame e, em caso de aproveitamento no referido exame, emitem ao motorista um CAP comprovativo da qualificação inicial.

b) CAP emitido com base em exames

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii), o Estado-Membro impõe ao candidato a motorista a realização com êxito dos exames teórico e prático previstos na secção 2, ponto 2.2, do anexo I. Esses exames, organizados pelas autoridades competentes do Estado-Membro ou por qualquer entidade que estas designarem, visam verificar se o candidato a motorista possui o nível de conhecimentos exigido na secção 1 do anexo I sobre as matérias referidas nessa secção. As mesmas autoridades ou entidades supervisam os exames e, em caso de aproveitamento no referido exame, emitem ao motorista um CAP comprovativo da qualificação inicial.

2. Pode ser emitido um CAP para comprovar uma qualificação inicial acelerada.

Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, o Estado-Membro impõe ao candidato a motorista a frequência de um curso num centro de formação reconhecido. Esse curso incide em todas as matérias incluídas na lista constante da secção 1 do anexo I.

A referida formação termina com o exame previsto na secção 3 do anexo I. Esse exame, organizado pelas autoridades competentes do Estado-Membro ou por qualquer entidade que estas designarem, visa verificar se o candidato a motorista possui o nível de conhecimentos exigido na secção 1 do anexo I sobre as matérias referidas nessa secção. As mesmas autoridades ou entidades supervisam o exame e, em caso de aproveitamento no referido exame, emitem ao motorista um CAP comprovativo da qualificação inicial acelerada.

Artigo 7.º

Formação contínua

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

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

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

Artigo 8.º

CAP comprovativo da formação contínua

1. No final da formação contínua referida no artigo 7.º, as autoridades competentes do Estado-Membro ou o centro de formação reconhecido emite ao motorista um CAP comprovativo de que a formação contínua foi concluída.

2. Os titulares de um CAP referido no artigo 6.º devem seguir um primeiro curso de formação contínua nos cinco anos seguintes à data de emissão do CAP.

Os Estados-Membros podem reduzir ou prorrogar o prazo referido no primeiro parágrafo, nomeadamente, a fim de o fazer coincidir com o fim do prazo de validade da carta de condução. No entanto, esse prazo não pode ser inferior a três anos nem superior a sete anos.

3. Os motoristas que tiverem completado o primeiro curso de formação contínua referido no n.º 2 ou nos termos do artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b), da Diretiva 2003/59/CE, devem seguir uma formação contínua de cinco em cinco anos antes do fim do período de validade do CAP comprovativo de que a formação contínua foi concluída.

4. Os titulares de um CAP referido no artigo 6.º ou do CAP referido no n.º 1 do presente artigo, bem como os motoristas referidos no artigo 4.º que tenham deixado de exercer a profissão e que não respondam às exigências dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, devem seguir um curso de formação contínua antes de retomar o exercício da profissão.

5. Os motoristas que efetuem transportes rodoviários de mercadorias ou de passageiros e tenham seguido cursos de formação contínua para uma das categorias de carta de condução previstas no artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, não são obrigados a seguir uma formação contínua para qualquer das outras categorias de veículos previstas nos referidos números.

Artigo 9.º

Local da formação

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

Os motoristas a que se refere o artigo 1.º, alínea b), obtêm essa qualificação inicial no Estado-Membro em que a empresa está estabelecida ou no Estado-Membro que lhes tiver emitido a autorização de trabalho.

Os motoristas a que se refere o artigo 1.º, alíneas a) e b), seguem a formação contínua referida no artigo 7.º no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual ou no Estado-Membro onde trabalham.

Artigo 10.º

Código da União

1. Com base no CAP comprovativo da qualificação inicial e no CAP comprovativo da formação contínua, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código harmonizado «95» da União previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE ao lado das categorias de cartas de condução correspondentes, tendo em conta o disposto no artigo 5.º, n.ºs 2 e 3, e no artigo 8.º da presente diretiva:

— na carta de condução, ou

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

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

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

2. Um motorista referido no artigo 1.º, alínea b), da presente diretiva que conduza veículos utilizados no transporte de mercadorias por via rodoviária também é autorizado a comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente diretiva por meio do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ([9]), desde que o certificado ostente o código «95» da União. Para efeitos da presente diretiva, o Estado-Membro emissor refere o código «95» da União na secção de observações do certificado, se o motorista em causa tiver cumprido os requisitos de qualificação e os requisitos de formação previstos na presente diretiva.

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

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

Artigo 11.º

Rede de execução

1. Para efeitos de execução, os Estados-Membros trocam informações sobre os CAP emitidos ou retirados. Para esse efeito, os Estados-Membros criam, em cooperação com a Comissão, uma rede eletrónica ou trabalham na extensão de uma rede existente, tendo em conta a avaliação da opção mais rentável efetuada pela Comissão.

2. A rede pode conter informações constantes dos CAP, bem como informações sobre os procedimentos administrativos relacionados com os CAP.

3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento dos dados pessoais seja efetuado unicamente para efeitos de verificação do cumprimento da presente diretiva, nomeadamente dos requisitos de formação nela estabelecidos, nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho ([10]).

4. O acesso à rede deve ser protegido. Os Estados-Membros podem limitar o acesso às autoridades competentes responsáveis pela aplicação e pelo controlo do cumprimento da presente diretiva.

Artigo 12.º

Adaptação ao progresso científico e técnico

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 13 no que diz respeito a alterar os anexos I e II a fim de os adaptar ao progresso científico e técnico.

Artigo 13.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. 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 12.º pode ser revogada em 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 12.º 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.

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

Artigo 14.º

Revogação

A Diretiva 2003/59/CE, com a redação que lhe foi dada pelos atos referidos na parte A do anexo IV, é revogada, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito interno e às datas de aplicação das diretivas, indicados na parte B do anexo IV.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como remissões para a presente diretiva e ser lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo V.

Artigo 15.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 16.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Estrasburgo, em 14 de dezembro de 2022.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*
R. METSOLA	M. BEK

ANEXO I

EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA A QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO

Secção 1

Lista das matérias

Os conhecimentos a ter em consideração para a comprovação da qualificação inicial e da formação contínua do motorista pelos Estados-Membros devem versar pelo menos sobre as matérias referidas na presente lista. Os candidatos a motoristas devem atingir o nível de conhecimentos e de aptidões práticas necessário para conduzir com toda a segurança veículos da categoria em causa da carta de condução.

O nível mínimo de qualificação deve ser comparável, pelo menos, ao nível 2 do Quadro Europeu de Qualificações, previsto no anexo II da Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de abril de 2008 ([1]).

1. Aperfeiçoamento para uma condução racional baseada nas regras de segurança

Todas as cartas de condução

1.1. Objetivo: conhecer as características da cadeia cinemática para otimizar a respetiva utilização:

curvas de binário, de potência e de consumo específico de um motor, zona de utilização ótima do conta-rotações, diagramas de sobreposição das relações das caixas de velocidade.

1.2. Objetivo: conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar o seu desgaste por uso e de prevenir os seus disfuncionamentos:

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

1.3. Objetivo: ser capaz de otimizar o consumo de combustível:

otimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1 e 1.2, importância da antecipação do fluxo de tráfego, da distância adequada em relação a outros veículos e da utilização da inércia do veículo, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada, e familiaridade com os sistemas de transporte inteligentes que melhoram a eficiência da condução e prestam assistência na planificação de trajetos.

1.4. Objetivo: ser capaz de antecipar, de avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego:

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

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

Cartas de condução C, C + E, C1 e C1 + E

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

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

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

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

Cartas de condução D, D + E, D1 e D1 + E

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

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

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

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

2. Aplicação das regulamentações

Todas as cartas de condução

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

períodos máximos de trabalho específicos ao sector dos transportes; princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 ([2]) e (UE) n.º 165/2014 ([3]) do Parlamento Europeu e do Conselho; sanções em caso de não utilização, má utilização ou manipulação do tacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

Cartas de condução C, C + E, C1 e C1 + E

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

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

Cartas de condução D, D + E, D1 e D1 + E

([2]) Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (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).

([3]) 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).

2.3. Objetivo: conhecer a regulamentação relativa ao transporte de passageiros:

transporte de grupos específicos, equipamentos de segurança a bordo do autocarro, cintos de segurança, carga do veículo.

3. Saúde, segurança rodoviária e segurança ambiental, serviço, logística

Todas as cartas de condução

3.1. Objetivo: ficar sensibilizado para os riscos da estrada e os acidentes de trabalho:

tipologia dos acidentes de trabalho no sector dos transportes, estatísticas dos acidentes rodoviários, envolvimento dos veículos pesados/autocarros, consequências em termos humanos, materiais e financeiros.

3.2. Objetivo: ser capaz de prevenir a criminalidade e o tráfico de clandestinos:

informações gerais, consequências para os motoristas, medidas de prevenção, lista de controlo das verificações, legislação relativa à responsabilidade das transportadoras.

3.3. Objetivo: ser capaz de prevenir os riscos físicos:

princípios de ergonomia, gestos e posturas de risco, condição física, exercícios de manutenção, proteções individuais.

3.4. Objetivo: estar consciente da importância da aptidão física e mental:

princípios de uma alimentação saudável e equilibrada, efeitos do álcool, dos medicamentos e de outras substâncias suscetíveis de alterar o comportamento, sintomas, causas, efeitos da fadiga e do stress, papel fundamental do ciclo de base atividade/repouso.

3.5. Objetivo: estar apto a avaliar situações de emergência:

comportamento em situação de emergência: avaliar a situação, evitar o agravamento do acidente, prevenir os socorros, socorrer os feridos e aplicar os primeiros cuidados, reação em caso de incêndio, evacuação dos ocupantes do pesado/dos passageiros do autocarro, garantir a segurança de todos os passageiros, reações em caso de agressão; princípios de base da declaração amigável.

3.6. Objetivo: poder adotar comportamentos que contribuam para a valorização da imagem de marca de uma empresa:

atitudes do motorista e imagem de marca: importância para a empresa da qualidade da prestação do motorista, diferentes papéis do motorista, diferentes interlocutores do motorista, manutenção do veículo, organização do trabalho, consequências de um litígio nos planos comercial e financeiro.

Cartas de condução C, C + E, C1 e C1 + E

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

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

Cartas de condução D, D + E, D1 e D1 + E

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

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

Secção 2

Qualificação inicial obrigatória prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea a)

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

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

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

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

Os Estados-Membros podem autorizar que uma parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica, sem deixar de assegurar que a elevada qualidade e a eficácia da formação sejam mantidas, e selecionando os temas para os quais a utilização de ferramentas das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. Os Estados-Membros podem considerar como parte do programa de formação outros módulos específicos exigidos nos termos de outros atos legislativos da União. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida nos termos da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa à sensibilização para a deficiência nos termos do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) e a formação relativa ao transporte de animais nos termos do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho ([6]).

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

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

2.2. Opção que inclui exames

As autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada organizam os exames, teórico e prático, referidos no artigo 3.º, n.º 1, alínea a), subalínea ii), para verificar se os candidatos a motoristas possuem o nível de conhecimentos exigido na secção 1, no que se refere a todos os objetivos e às matérias aí indicadas.

a) O exame teórico é composto, no mínimo, por duas provas:

   i) perguntas que incluem perguntas de resposta múltipla, ou perguntas de resposta direta, ou uma combinação dos dois sistemas,

   ii) estudo de casos.

A duração do exame teórico é de pelo menos quatro horas.

b) O exame prático é composto por duas provas:

   i) uma prova de condução destinada a avaliar o aperfeiçoamento na condução racional baseada nas regras de segurança. Esta prova terá lugar, se possível, em estradas situadas fora das aglomerações, em vias rápidas e em autoestradas (ou similares), bem como em todos os tipos de vias urbanas, devendo estas apresentar os diferentes tipos de dificuldades que um motorista é suscetível de encontrar. É desejável que esta prova se possa desenrolar em diferentes condições de densidade do trânsito. O tempo de condução na estrada deve ser utilizado de forma ótima a fim de avaliar o candidato em todas as zonas de circulação suscetíveis de serem encontradas. A duração mínima desta prova é de 90 minutos,

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

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

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

ii) uma prova prática versando pelo menos sobre os pontos 1.5, 1.6, 1.7, 3.2, 3.3 e 3.5. A duração mínima desta prova é de 30 minutos.

O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame estabelecidos na Diretiva 2006/126/CE.

O exame prático pode ser completado por uma terceira prova efetuada num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às variações das condições do piso segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite.

A duração desta prova opcional não é fixa. No caso de o condutor efetuar esta prova, a sua duração poderia ser deduzida da duração de 90 minutos da prova de condução referida na subalínea i), não podendo tal redução exceder um máximo de 30 minutos.

Para os motoristas referidos no artigo 5.º, n.º 5, o exame teórico é limitado às matérias previstas na secção 1 respeitantes aos veículos sobre os quais versa a nova qualificação inicial. Esses motoristas são, no entanto, obrigados a efetuar o exame prático integral.

Secção 3

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

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

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

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

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

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

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

Secção 4

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

São organizados cursos de formação contínua obrigatória por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionadas por períodos de pelo menos sete horas, que podem ser repartidos por dois dias consecutivos. Em caso de recurso à aprendizagem eletrónica, o centro de formação reconhecido deve assegurar que a manutenção da devida qualidade da formação, inclusive selecionando os temas para os quais a utilização das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. A duração máxima da formação eletrónica é de 12 horas. Pelo menos um dos períodos do curso de formação deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta as necessidades de formação específicas das operações de transportes efetuadas pelo motorista e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes, bem como, tanto quanto possível, as necessidades específicas do motorista em matéria de formação. Durante as 35 horas, deverão ser abordadas diferentes matérias, incluindo a repetição de conteúdos da formação, caso se verifique que o motorista precisa de medidas de apoio específicas.

Os Estados-Membros podem ponderar que a formação específica completada exigida nos termos de outra legislação da União seja contabilizada até ao equivalente de um dos períodos fixados de sete horas. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida nos termos da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais nos termos do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e, para o transporte de passageiros, a formação

relativa à sensibilização para a deficiência nos termos do Regulamento (UE) n.º 181/2011. Contudo, os Estados-Membros podem decidir que a formação específica completada requerida nos termos da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas conte como dois dos períodos de sete horas, desde que esta seja a única formação tida em conta na formação contínua.

Secção 5

Reconhecimento da qualificação inicial e da formação contínua

5.1. Os centros de formação que intervêm na qualificação inicial e na formação contínua devem ser reconhecidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. Este reconhecimento só será concedido mediante pedido escrito. O pedido deve ser acompanhado de documentos que incluam:

5.1.1. um programa de qualificação e de formação adequado especificando as matérias ensinadas e indicando o plano de execução e os métodos de ensino previstos,

5.1.2. as qualificações e domínios de atividade dos formadores,

5.1.3. informações sobre os locais onde se realizam os cursos, os materiais pedagógicos, os meios postos à disposição para os trabalhos práticos, o parque de veículos utilizado,

5.1.4. condições de participação nos cursos (número de participantes).

5.2. A autoridade competente deve conceder o reconhecimento por escrito e sob reserva das seguintes condições:

5.2.1. a formação deve ser dispensada em conformidade com os documentos que acompanham o pedido,

5.2.2. a autoridade competente deve ter a possibilidade de enviar pessoas autorizadas para assistirem aos cursos de formação e de dispor de um direito de controlo dos centros reconhecidos relativamente aos meios utilizados e ao correto desenrolar das formações e dos exames,

5.2.3. o reconhecimento pode ser retirado ou suspenso se as condições de reconhecimento deixarem de ser satisfeitas.

O centro reconhecido deve garantir que os instrutores conheçam bem as mais recentes regulamentações e orientações de formação. No âmbito de um processo de seleção específico, os instrutores devem demonstrar possuir conhecimentos didáticos e pedagógicos. No que se refere à parte prática da formação, os instrutores devem demonstrar possuir uma experiência enquanto motoristas profissionais ou uma experiência de condução análoga, tal como a de instrutores de condução de veículos pesados.

O programa de ensino deve ser estabelecido em conformidade com o reconhecimento, com base nas matérias referidas na lista da secção 1.

ANEXO II

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

1. Características físicas da carta de qualificação de motorista

   As características físicas da carta de qualificação de motorista são conformes com as normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

   Os métodos de verificação das características físicas das cartas de qualificação de motorista destinados a assegurar a sua conformidade com as normas internacionais são conformes com a norma ISO 10373.

2. Informações constantes da carta de qualificação de motorista

   A carta de qualificação de motorista deve ser composta por duas faces:

   A face 1 deve conter:

   a) A menção «Carta de qualificação de motorista» impressa em grandes caracteres na ou nas línguas do Estado-Membro que emite a carta de qualificação de motorista;

   b) A menção do nome do Estado-Membro que emite a carta de qualificação de motorista, que é facultativa;

   c) O símbolo distintivo do Estado-Membro que emite a carta de qualificação de motorista, impresso em negativo num retângulo azul e rodeado de 12 estrelas amarelas; os símbolos distintivos são os seguintes:

B	:	Bélgica
BG	:	Bulgária
CZ	:	Chéquia
DK	:	Dinamarca
D	:	Alemanha
EST	:	Estónia
IRL	:	Irlanda
GR	:	Grécia
E	:	Espanha
F	:	França
HR	:	Croácia
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

d) As informações específicas da carta de qualificação de motorista, numeradas do seguinte modo:

1. apelido do titular,
2. nome do titular,
3. data e local de nascimento do titular,
4. a) data de emissão,
   b) data de caducidade,
   c) designação da autoridade que emite a carta (pode ser impressa na face 2),
   d) um número que não seja o número da carta de condução útil para a gestão da carta de qualificação de motorista (menção facultativa),
5. a) número da carta de condução,
   b) número de série,
6. fotografia do titular,
7. assinatura do titular,
8. residência, domicílio ou endereço postal (menção facultativa),
9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

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

tarjeta de cualificación del conductor

карта за квалификация на водача

osvědčení profesní způsobilosti řidiče

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi pädevustunnistus

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiománaí

kvalifikacijska kartica vozača

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifika tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação de motorista

cartelă de pregătire profesională a conducătorului auto

kvalifikačná karta vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare;

f) Cores de referência:

— azul: Pantone Reflex blue,

— amarelo: Pantone yellow.

A face 2 deve conter:

a) 9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua,

10. o código harmonizado «95» da União previsto no anexo I da Diretiva 2006/126/CE,

11. um espaço reservado para a eventual inscrição, pelo Estado-Membro que emite a carta de qualificação de motorista, das menções indispensáveis à gestão ou relativas à segurança rodoviária (menção facultativa). No caso de a menção dizer respeito a uma rubrica definida no presente anexo, essa menção deverá ser precedida do número da rubrica correspondente;

b) Uma explicação das rubricas numeradas que surgem nas faces 1 e 2 da carta de qualificação de motorista [pelo menos as rubricas 1, 2, 3, 4a), 4b), 4c), 5a), 5b) e 10].

No caso de um Estado-Membro desejar formular estas 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 italiano, o letão, o lituano, o maltês, o neerlandês, o polaco, o português, o romeno ou o sueco, elabora uma versão bilingue da carta de qualificação de motorista, recorrendo a uma dessas línguas, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.

3. Segurança, incluindo a proteção de dados

Os diferentes elementos constitutivos da carta de qualificação de motorista destinam-se a excluir qualquer falsificação ou manipulação e a detetar qualquer tentativa deste tipo.

O Estado-Membro garante que o nível de segurança da carta de qualificação de motorista seja pelo menos comparável ao nível de segurança da carta de condução.

4. Disposições específicas

Após consulta à Comissão, os Estados-Membros podem acrescentar cores ou marcações, tais como códigos de barras, símbolos nacionais e elementos de segurança, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.

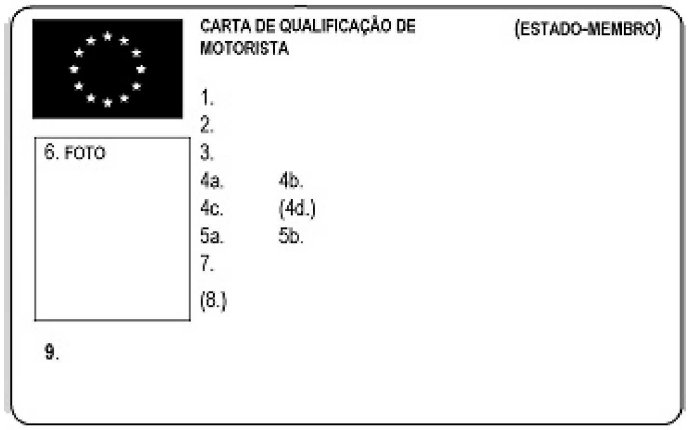
No âmbito do reconhecimento mútuo das cartas de qualificação de motorista, o código de barras não pode conter informações para além das que constam já de forma legível na carta de qualificação de motorista ou que sejam indispensáveis para o processo de emissão da carta.

5. Disposições transitórias

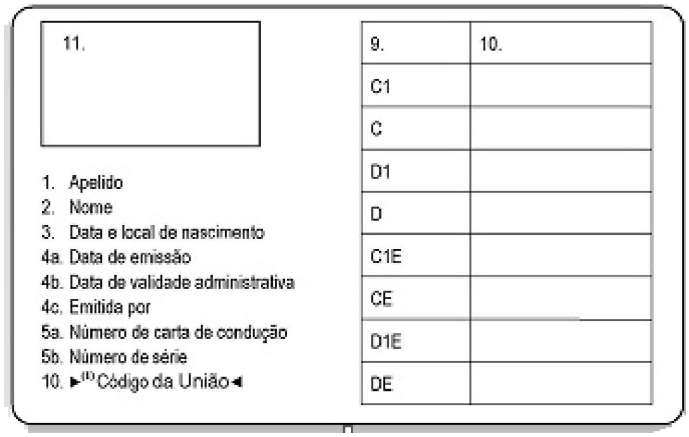
As cartas de qualificação de motorista emitidas antes de 23 de maio de 2020 são válidas até ao termo do seu prazo de validade.

6. Modelo da União Europeia de carta de qualificação de motorista

Face 1



Face 2



ANEXO III

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

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

ANEXO IV

Parte A

Diretiva revogada com a lista das suas alterações sucessivas

(referidas no artigo 14.º)

Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).	
Diretiva 2004/66/CE do Conselho (JO L 168 de 1.5.2004, p. 35).	Apenas o ponto IV.2 do anexo
Diretiva 2006/103/CE do Conselho (JO L 363 de 20.12.2006, p. 344).	Apenas o ponto A.6 do anexo
Regulamento (CE) n.º 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 21.11.2008, p. 1).	Apenas o ponto 9.11 do anexo
Diretiva 2013/22/UE do Conselho (JO L 158 de 10.6.2013, p. 356).	Apenas o ponto A.4 do anexo
Diretiva (UE) 2018/645 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 112 de 2.5.2018, p. 29).	Apenas o artigo 1.º e anexo
Regulamento (UE) 2019/1243 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 241).	Apenas o ponto IX.5 do anexo

Parte B

Prazos de transposição para o direito interno e datas de aplicação

(referidos no artigo 14.º)

Diretiva	Prazo de transposição	Data de aplicação
2003/59/CE	10 de setembro de 2006	10 de setembro de 2008, no que respeita à qualificação inicial necessária para conduzir veículos nas categorias de cartas de condução D1, D1 + E, D e D + E 10 de setembro de 2009, no que respeita à qualificação inicial necessária para conduzir veículos nas categorias de cartas de condução C1, C1 + E, C e C + E
(UE) 2018/645	23 de maio de 2020, com exceção do artigo 1.º, ponto 6 23 de maio de 2021, no que respeita ao artigo 1.º, ponto 6	

ANEXO V

TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 2003/59/CE	Presente diretiva
Artigos 1.º a 7.º	Artigos 1.º a 7.º
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 8.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, frase introdutória e alínea a)	Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo
Artigo 8.º, n.º 2, primeiro parágrafo, alínea b)	
Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 8.º, n.º 2, segundo parágrafo
Artigo 8.º, n.ºs 3, 4 e 5	Artigo 8.º, n.ºs 3, 4 e 5
Artigos 9.º e 10.º	Artigos 9.º e 10.º
Artigo 10.º-A	Artigo 11.º
Artigo 11.º	Artigo 12.º
Artigo 11.º-A	Artigo 13.º
Artigo 13.º	
Artigo 14.º	
Artigo 15.º	Artigo 14.º
Artigo 16.º	Artigo 15.º
Artigo 17.º	Artigo 16.º
Anexo I	Anexo I
Anexo II	Anexo II
Anexo III	Anexo III
	Anexo IV
	Anexo V