Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B**

Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Dezembro de 2006 relativa à carta de condução (Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 403 de 30.12.2006, p. 18)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Directiva 2009/113/CE da Comissão de 25 de Agosto de 2009	L 223	31	26.8.2009
►**M2**	Directiva 2011/94/UE da Comissão de 28 de Novembro de 2011	L 314	31	29.11.2011

▼B

Directiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Dezembro de 2006 relativa à carta de condução (Reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 71.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

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

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [2],

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução [3] foi bastante alterada em várias ocasiões. Uma vez que estão a ser introduzidas novas alterações na referida directiva, é conveniente, por motivos de clareza, que as disposições em questão sejam reformuladas.

(2) A regulamentação relativa à carta de condução é um elemento indispensável para realizar a política comum dos transportes, contribuindo para melhorar a segurança rodoviária e facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem 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 de acolhimento pode assim favorecer a livre circulação e a liberdade de estabelecimento das pessoas. Apesar dos progressos realizados na harmonização das regras relativas à carta de condução, subsistem divergências significativas entre Estados-Membros no que se refere às regras sobre a periodicidade de renovação das cartas de condução e sobre as subcategorias de veículos, que exigem maior harmonização por forma a contribuir para a realização das políticas comunitárias.

(3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Directiva 91/439/CEE, tem por consequência a coexistência de regras diferentes nos diversos Estados-Membros e a circulação de mais de 110 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e leva à falsificação de documentos que por vezes datam de há várias décadas.

---

[1] JO C 112 de 30.4.2004, p. 34.

[2] Parecer do Parlamento Europeu de 23 de Fevereiro de 2005 (JO C 304 E de 1.12.2005, p. 202), posição comum do Conselho de 18 de Setembro de 2006 (JO L 295 E de 2.12.2006, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 14 de Dezembro de 2006 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 19 de Dezembro de 2006.

[3] JO L 237 de 24.8.1991, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

▼B

(4) Para evitar que o modelo único de carta de condução europeia venha a ser mais um modelo para além dos 110 já em circulação, os Estados-Membros deverão tomar todas as medidas necessárias para emitir este modelo único a todos os titulares de carta de condução.

(5) A presente directiva não deve prejudicar o direito de condução concedido ou adquirido antes da data da sua aplicação.

(6) As cartas de condução são reconhecidas reciprocamente. Os Estados-Membros deverão poder aplicar o prazo de validade prescrito na presente directiva a uma carta de condução sem validade administrativa limitada emitida por outro Estado-Membro e cujo titular tenha residido no seu território durante mais de dois anos.

(7) A introdução de um prazo de validade administrativa para as novas cartas de condução deveria permitir aplicar as mais recentes medidas contra a falsificação e aplicar, por ocasião da renovação periódica, as disposições relativas aos exames médicos ou outras medidas previstas pelos Estados-Membros.

(8) Por razões de segurança rodoviária, é necessário fixar as condições mínimas para a emissão de uma carta de condução. É necessário proceder à harmonização das normas relativas ao exame de condução e à emissão da carta de condução. Para tanto, é necessário definir os conhecimentos, as aptidões e os comportamentos associados à condução de veículos a motor, o exame de condução deve ser estruturado com base nesses conceitos e redefinir as normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução de tais veículos.

(9) Os condutores de veículos destinados ao transporte de pessoas ou mercadorias devem comprovar o cumprimento de normas mínimas de aptidão física e mental para a condução por ocasião da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente. Esses controlos regulares em conformidade com regras nacionais de cumprimento de normas mínimas contribuirão para a livre circulação de pessoas, evitarão distorções da concorrência e terão melhor em conta a responsabilidade específica dos condutores desses veículos. Os Estados-Membros devem poder impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir outros veículos a motor. Por motivos de transparência, estes exames devem coincidir com uma renovação da carta de condução e, consequentemente, ser determinados em função do prazo de validade da carta.

(10) É necessário reforçar o princípio do acesso gradual às categorias de veículos de duas rodas e às categorias de veículos destinados ao transporte de passageiros e de mercadorias.

(11) Todavia, os Estados-Membros deverão ser autorizados a estabelecer um limite de idade superior para a condução de determinadas categorias de veículos a fim de promover a segurança rodoviária; em casos excepcionais, os Estados-Membros deverão ser autorizados a estabelecer limites de idade inferiores para tomar em consideração a situação nacional específica.

▼B

(12) As definições das categorias devem reflectir melhor as características técnicas dos veículos em causa, bem como a aptidão necessária à condução de veículos.

(13) A introdução de uma categoria de carta de condução para os ciclomotores destina-se, em especial, a reforçar a segurança rodoviária no que respeita aos condutores mais jovens, que, segundo as estatísticas, são os mais afectados pelos acidentes rodoviários.

(14) É necessário adoptar disposições específicas que favoreçam o acesso das pessoas com deficiência física à condução de veículos.

(15) Por razões de segurança rodoviária, é necessário que os Estados-Membros possam aplicar as suas disposições nacionais em matéria de apreensão, suspensão, renovação e cassação da carta de condução a qualquer titular de uma carta de condução que tenha passado a ter a residência habitual no seu território.

(16) O modelo de carta de condução estabelecido na Directiva 91/439/CEE deve ser substituído por um modelo único com o formato de um cartão plastificado. Este modelo de carta de condução carece ao mesmo tempo de uma adaptação devido à introdução de uma nova categoria de carta de condução para os ciclomotores e de uma nova categoria de carta de condução para os motociclos.

(17) A introdução facultativa de uma micropastilha no modelo de carta de condução do tipo cartão plastificado deve permitir aos Estados-Membros melhorar o nível de protecção contra a fraude. Os Estados-Membros devem ter flexibilidade para incluir na micropastilha dados nacionais, desde que estes não interfiram com os dados habitualmente acessíveis. Os requisitos técnicos do circuito integrado deverão ser fixados pela Comissão, assistida pelo Comité da carta de condução.

(18) Devem ser estabelecidas normas mínimas relativas ao acesso à profissão de examinador e aos requisitos de formação para melhorar os conhecimentos e as aptidões dos examinadores, o que permite garantir uma avaliação mais objectiva dos candidatos à carta de condução e obter uma maior harmonização dos exames de condução.

(19) É necessário permitir que a Comissão proceda à adaptação dos Anexos I a VI ao progresso científico e técnico.

(20) As medidas necessárias à execução da presente directiva devem ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]).

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45). Decisão com a redacção que lhe foi dada pela Decisão 2006/512/CE (JO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

▼B

(21) Em especial, dever ser atribuída competência à Comissão para estabelecer os critérios necessários para a aplicação da presente directiva. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.

(22) Dado que os objectivos da presente directiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.

(23) A presente directiva não prejudica as obrigações dos Estados-Membros no que se refere aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas indicadas na Parte B do Anexo VII.

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Modelo de carta de condução

1. Os Estados-Membros devem criar uma carta de condução nacional de acordo com o modelo comunitário descrito no Anexo I, em conformidade com o disposto na presente directiva. O sinal distintivo do Estado-Membro que emite a carta figurará no emblema desenhado na página 1 do modelo comunitário de carta de condução.

2. Sem prejuízo das regras relativas à protecção de dados, os Estados-Membros podem introduzir, como parte integrante da carta de condução um suporte de armazenamento (micropastilha), a partir do momento em que a Comissão estabeleça os requisitos relativos à micropastilha previstos no Anexo I, que visam modificar os elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º. Esses requisitos técnicos devem prever a homologação CE, a qual só poderá ser concedida quando for demonstrada a capacidade de resistência a tentativas de manipulação ou alteração dos dados.

3. A micropastilha deverá conter os dados harmonizados da carta de condução especificados no Anexo I.

Após consulta à Comissão, os Estados-Membros podem armazenar dados adicionais, desde que estes não interfiram de modo algum com a aplicação da presente directiva.

Em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º, a Comissão pode alterar o Anexo I a fim de assegurar uma interoperabilidade futura.

4. Com o acordo da Comissão, os Estados-Membros podem introduzir no modelo constante do Anexo I as adaptações necessárias ao processamento da carta de condução por computador.

▼B

Artigo 2.º

Reconhecimento mútuo

1. As cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros serão reciprocamente reconhecidas.

2. Sempre que o titular de uma carta de condução nacional válida sem o prazo de validade administrativo previsto no n.º 2 do artigo 7.º transferir a sua residência habitual para um Estado-Membro diferente do que emitiu a carta de condução, o Estado-Membro de acolhimento pode aplicar à carta de condução os prazos de validade administrativa previstos no referido artigo, renovando a carta de condução, no prazo de dois anos a contar da data em que o seu titular passou a residir habitualmente no seu território.

Artigo 3.º

Medidas contra a falsificação

1. Os Estados-Membros adoptarão todas as disposições adequadas para evitar os riscos de falsificação das cartas de condução, incluindo os modelos de cartas de condução emitidas antes da entrada em vigor da presente directiva. Do facto, informarão a Comissão.

2. O material utilizado para a carta de condução previsto no Anexo I deve ser protegido contra a falsificação em aplicação das especificações que visem modificar os elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, e que forem estabelecidas pela Comissão em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 9.º. Os Estados-Membros têm liberdade para introduzir dispositivos de segurança complementares.

3. Os Estados-Membros deverão garantir que, até 19 de Janeiro de 2033, todas as cartas de condução emitidas ou em circulação preencham todos os requisitos da presente directiva.

Artigo 4.º

Categorias, definições e idades mínimas

1. A carta de condução prevista no artigo 1.º habilita a conduzir os veículos com motor de propulsão das categorias adiante definidas. Pode ser emitida a partir da idade mínima indicada para cada categoria. A expressão «veículo com motor de propulsão» designa qualquer veículo autopropulsionado que circule por estrada pelos seus próprios meios, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris.

2. Ciclomotores

Categoria AM:

— veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima de projecto que não exceda 45 quilómetros por hora, tal como definidos na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas ([1]) (com excepção dos veículos com uma velocidade máxima de projecto inferior ou igual a 25 km/h) e quadriciclos ligeiros tal como definidos na alínea a) do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE;

([1]) JO L 124 de 9.5.2002, p. 1. Directiva com última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/30/CE da Comissão (JO L 106 de 27.4.2005, p. 17).

▼B

— a idade mínima para a categoria AM é fixada em 16 anos.

3. Motociclos com ou sem carro lateral e triciclos a motor

— o termo «motociclo» designa os veículos de duas rodas com ou sem carro lateral, tal como definidos na alínea b) do n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE.

— o termo «triciclo a motor» designa os veículos de três rodas simetricamente dispostas tal como definidos na alínea c) do n.º 2 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE.

a) Categoria A1:

— motociclos ligeiros com uma cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, uma potência máxima de 11 kW e uma relação potência/peso inferior ou igual a 0,1 kW/kg;

— triciclos a motor com uma potência máxima de 15 kW;

— a idade mínima para a categoria A1 é fixada em 16 anos;

b) Categoria A2:

— motociclos de potência máxima de 35 kW e uma relação potência/peso inferior a 0,2 kW/kg, não derivados de uma versão que tenha mais do dobro da potência máxima;

— a idade mínima para a categoria A2 é fixada em 18 anos;

c) Categoria A:

i) Motociclos

— a idade mínima para a categoria A é fixada em 20 anos. No entanto, o acesso à condução de motociclos desta categoria fica dependente da aquisição de uma experiência mínima de dois anos em motociclos abrangidos pela carta de condução A2. Esta experiência prévia pode não ser exigida caso o candidato tenho pelo menos 24 anos;

ii) Triciclos a motor com uma potência superior a 15 kW

— No caso dos triciclos a motor com uma potência superior a 15 kW, a idade mínima é fixada em 21 anos.

4. Veículos a motor:

— a expressão «veículo a motor» designa qualquer veículo com motor de propulsão utilizado normalmente para o transporte rodoviário de pessoas ou mercadorias ou para a tracção em estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou mercadorias. Este termo engloba os troleicarros, isto é, os veículos ligados a uma catenária que não circulam sobre carris. Não engloba os tractores agrícolas e florestais;

▼B

— a expressão «tractor agrícola ou florestal» designa qualquer veículo com motor de propulsão, dotado de rodas ou lagartas, com dois eixos no mínimo, cuja função resida essencialmente na sua potência de tracção e que seja especialmente concebido para puxar, empurrar, suportar ou accionar certas alfaias, máquinas ou reboques destinados a utilizações agrícolas ou florestais, e cuja utilização no transporte rodoviário de pessoas ou mercadorias ou na tracção por estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou mercadorias seja apenas acessória.

a) Categoria B1:

— quadriciclos a motor, tal como definidos na alínea b) do n.º 3 do artigo 1.º da Directiva 2002/24/CE;

— a idade mínima para a categoria B1 é fixada em 16 anos;

— a categoria B1 é facultativa; nos Estados-Membros que não introduzirem esta categoria de carta de condução, será exigida uma carta de condução de veículos da categoria B para a condução desses veículos.

b) Categoria B:

veículos a motor 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 veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque com massa autorizada não superior a 750 kg.

Sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque com massa autorizada não superior a 750 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 4 250 kg. No caso de o conjunto assim formado exceder 3 500 kg, os Estados-Membros exigirão, nos termos do disposto no Anexo V, que tal conjunto seja conduzido unicamente depois

— de uma formação completa, ou

— de aprovação num exame de controlo de aptidão e de comportamento.

Os Estados-Membros poderão também exigir simultaneamente uma formação e a passagem de um exame de controlo de aptidão e de comportamento.

Os Estados-Membros indicarão na carta de condução a habilitação para conduzir tal conjunto através do código comunitário relevante.

A idade mínima para a categoria B é fixada em 18 anos;

c) Categoria BE:

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque ou semi-reboque, em que a massa máxima autorizada do reboque ou do semi-reboque não exceda 3 500 kg;

— a idade mínima para a categoria BE é fixada em 18 anos;

▼B

d) Categoria C1:

veículos a motor diferentes dos das categorias D1 ou D, com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg e inferior a 7 500 kg e concebidos e construídos para transportar um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor; aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

e) Categoria C1E:

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C1 e um reboque ou semi-reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 12 000 kg;

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque ou semi-reboque com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg, desde que a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceda 12 000 kg;

— a idade mínima para as categorias C1 e C1E é fixada em 18 anos, sem prejuízo das disposições relativas à condução desses veículos constantes da Directiva 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 afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros ([1]);

f) Categoria C:

veículos a motor diferentes dos das categorias D1 e 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 veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

g) Categoria CE:

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C e um reboque ou semi-reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg;

— a idade mínima para as categorias C e CE é fixada em 21 anos, sem prejuízo das disposições relativas à condução desses veículos constantes da Directiva 2003/59/CE;

h) Categoria D1:

veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número não superior a dezasseis passageiros, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo não superior a 8 m; aos veículos a motor desta categoria pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

([1]) JO L 226 de 10.9.2003, p. 4. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/66/CE (JO L 168 de 1.5.2004, p. 35).

▼B

i) Categoria D1E:

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg;

— a idade mínima para as categorias D1 e D1E é fixada em 21 anos, sem prejuízo das disposições relativas à condução desses veículos constantes da Directiva 2003/59/CE;

j) Categoria D:

veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de um número de passageiros superior a oito, sem contar com o condutor; aos veículos a motor que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D pode ser acoplado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg;

k) Categoria DE:

— sem prejuízo das disposições relativas à homologação dos veículos em causa, conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg.

— a idade mínima para as categorias D e DE é fixada em 24 anos, sem prejuízo das disposições relativas à condução desses veículos constantes da Directiva 2003/59/CE;

5. Após acordo da Comissão, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente artigo alguns tipos de veículos a motor específicos, como, por exemplo, os veículos especiais para pessoas com deficiência.

Os Estados-Membros podem isentar da aplicação da presente directiva veículos utilizados pelas forças armadas e pela defesa civil, directamente ou sob o seu controlo.

6. Os Estados-Membros podem elevar ou baixar a idade mínima para a emissão da carta de condução do seguinte modo:

a) para a categoria AM, podem baixá-la para 14 anos ou elevá-la para 18 anos;

b) para as categoria […] B1, podem elevá-la para 18 anos;

c) para […] a categoria A1, podem elevá-la para 17 ou 18 anos,

— se existir uma diferença de dois anos entre a idade mínima para a categoria A1 e a idade mínima para a categoria A2, e

— se existir a exigência de um período mínimo de dois anos de experiência com motociclos da categoria A2 antes do acesso à condução de motociclos da categoria A, tal como disposto na subalínea i), alínea c), n.º 3, artigo 4.º;

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

▼B

Os Estados-Membros podem baixar para 18 anos a idade mínima para a categoria C e para 21 anos a idade mínima para a categoria D quando se trate de:

a) veículos utilizados pelos bombeiros e veículos utilizados na manutenção da ordem pública;

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

As cartas de condução emitidas, em conformidade com o presente número, a pessoas com uma idade inferior à prevista nos n.ºs 2 a 4 só são válidas no território do Estado-Membro de emissão enquanto o seu titular não tiver atingido o limite mínimo de idade previsto nos n.ºs 2 a 4.

Os Estados-Membros podem reconhecer a validade, no seu território, das cartas de condução cujo titular tenha idade inferior às idades mínimas previstas nos n.ºs 2 a 4.

Artigo 5.º

Condições e restrições

1. A carta de condução deve mencionar as condições em que o condutor está habilitado a conduzir.

2. Se, devido a deficiências físicas, apenas for autorizada a condução de determinados tipos de veículos ou de veículos adaptados, o exame de controlo de aptidão e de comportamento previsto no artigo 7.º deve realizar-se num veículo desse tipo.

Artigo 6.º

Ordenamento e equivalências entre categorias

1. A emissão da carta de condução depende das seguintes condições:

a) As cartas para as categorias C1, C, D1 e D só podem ser emitidas a condutores já habilitados para a categoria B;

b) As cartas para as categorias BE, C1E, CE, D1E e DE só podem ser emitidas a condutores já habilitados para as categorias B, C1, C, D1 ou D, respectivamente.

2. A validade da carta de condução é fixada do seguinte modo:

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

b) As cartas emitidas para a categoria CE são válidas para a categoria DE, desde que o seu titular já se encontre habilitado a conduzir veículos da categoria D;

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

▼B

d) As cartas emitidas para qualquer categoria são válidas para os veículos da categoria AM. No entanto para as cartas emitidas no seu território, um Estado-Membro pode limitar as equivalências para a categoria AM às categorias A1, A2 e A, desde que esse Estado-Membro imponha um exame prático como condição de obtenção da categoria AM;

e) As cartas emitidas para a categoria A2 são válidas igualmente para a categoria A1;

f) As cartas emitidas para as categorias A, B, C ou D são válidas para as categorias A1, A2, B1, C1 ou D1, respectivamente.

3. Os Estados-Membros podem conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:

a) Triciclos a motor com uma carta de condução da categoria B, para os motociclos de potência superior a 15 kW desde que o titular da carta da categoria B tenha pelo menos 21 anos;

b) Motociclos da categoria A1 com uma carta de condução da categoria B.

Atendendo a que este número só é válido nos respectivos territórios, os Estados-Membros não indicarão na carta de condução que o seu titular está habilitado a conduzir esses veículos.

4. Os Estados-Membros podem, após consulta à Comissão, autorizar a condução no seu território:

a) de veículos da categoria D1 (com massa máxima autorizada de 3 500 kg (em que não se incluem os equipamentos especializados destinados ao transporte de passageiros com deficiências) por condutores com idade mínima de 21 anos e detentores, pelo menos há dois anos, de uma carta de condução da categoria B, desde que esses veículos sejam utilizados para fins sociais por organizações não comerciais e a sua condução seja assegurada por condutores voluntários não remunerados;

b) de veículos com massa máxima autorizada superior a 3 500 kg por condutores com a idade mínima de 21 anos e detentores, há pelo menos dois anos, de uma carta de condução da categoria B, desde que esses veículos se destinem essencialmente a ser utilizados, quando estacionados, para fins de instrução ou recreio, sejam utilizados para fins sociais por organizações não comerciais e tenham sido modificados de modo a não poderem ser utilizados para o transporte de mais de nove pessoas nem para o transporte de mercadorias de qualquer natureza que não as absolutamente necessárias para a utilização que lhes foi atribuída.

Artigo 7.º

Emissão, validade e renovação

1. As cartas de condução só serão emitidas aos candidatos:

a) aprovados num exame de controlo de aptidão e de comportamento e num exame teórico de avaliação dos conhecimentos, e que satisfaçam as normas médicas, nos termos dos Anexos II e III;

▼B

b) aprovados unicamente num exame teórico de avaliação dos conhecimentos, no que diz respeito à categoria AM. Os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação da aptidão e do comportamento e um exame médico para esta categoria;

Para os triciclos e quadriciclos desta categoria, os Estados-Membros podem impor um exame distinto de controlo de aptidão e de comportamento. Para a diferenciação dos veículos da categoria AM, o respectivo código nacional pode ser inserido na carta de condução;

c) que, no que se refere à categoria A2 ou à categoria A, tenham passado um exame de controlo de aptidão e de comportamento unicamente, ou tenham completado uma formação nos termos do Anexo VI, na condição de terem adquirido um mínimo de dois anos de experiência num motociclo da categoria A1 ou da categoria A2, respectivamente;

d) que tenham completado uma formação ou passado um exame de controlo de aptidão e de comportamento, ou completado uma formação e passado um teste de controlo de aptidão e de comportamento nos termos do Anexo V no que se refere à categoria B para conduzir um conjunto de veículos tal como definido no segundo parágrafo da alínea b) do n.º 4 do artigo 4.º.

e) que tenham a sua residência habitual no território do Estado-Membro emissor da carta de condução, ou que possam provar a sua qualidade de estudantes nesse Estado-Membro durante pelo menos seis meses.

2. a) A partir de 19 de Janeiro de 2013, as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e BE têm uma validade administrativa de 10 anos.

Um Estado-Membro pode preferir emitir essas licenças com uma validade administrativa limitada a 15 anos.

b) A partir de 19 de Janeiro de 2013, as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E têm uma validade administrativa de 5 anos.

c) A renovação de uma carta de condução pode dar início a um novo prazo de validade administrativa para outra categoria ou categorias de veículos que o titular da carta está habilitado a conduzir, desde que tal esteja em conformidade com as condições da presente directiva.

d) A presença da micropastilha prevista no artigo 1.º não constitui um pré-requisito para a validade da carta de condução. A perda, a ilegibilidade ou qualquer outro tipo de dano da micropastilha não afectam a validade do documento.

3. A renovação da carta de condução por motivo de caducidade fica subordinada:

a) à observância constante das normas mínimas de aptidão física e mental para a condução previstas no Anexo III para as cartas de condução das categorias C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E; e

b) à existência de residência habitual no território do Estado-Membro emissor da carta de condução, ou à prova de que o candidato aí efectuou estudos durante pelo menos seis meses.

▼B

Aquando da renovação de cartas de condução das categorias AM, A, A1, A2, B, B1 e BE, os Estados-Membros podem impor um exame com base nas normas mínimas de aptidão física e mental para a condução previstas no Anexo III.

Os Estados-Membros podem limitar o prazo de validade administrativa, fixado no n.º 2, das cartas de condução emitidas para novos condutores, seja qual for a sua categoria, para efeitos da aplicação de medidas específicas a esses condutores, a fim de aumentar a segurança rodoviária.

Os Estados-Membros poderão limitar a três anos o prazo de validade administrativa da primeira carta de condução emitida a novos condutores para as categorias C e D, para poderem aplicar medidas específicas a tais condutores de forma a melhorar a sua segurança rodoviária.

Os Estados-Membros podem limitar o prazo de validade administrativa, fixado no n.º 2, de uma carta de condução, seja qual for a sua categoria, caso se revele necessário aumentar a frequência dos exames médicos ou aplicar outras medidas específicas, tais como restrições para os infractores em matéria de tráfego.

Os Estados-Membros podem reduzir o prazo de validade administrativa, fixado no n.º 2, das cartas de condução dos titulares residentes no seu território que tenham completado 50 anos de idade, a fim de aumentar a frequência dos exames médicos ou de aplicar outras medidas específicas, tais como cursos de actualização. Este prazo de validade administrativa reduzido só pode ser aplicado aquando da renovação da carta de condução.

4. Sem prejuízo das disposições nacionais penais e de polícia, os Estados-Membros, após consulta à Comissão, podem aplicar à emissão da carta de condução as disposições da sua regulamentação nacional relativa a condições diferentes das contempladas na presente directiva.

5. a) Ninguém pode ser titular de mais do que uma carta de condução;

b) Um Estado-Membro recusar-se-á a emitir uma carta de condução se comprovar que o candidato já é titular de uma carta de condução;

c) Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias nos termos da alínea b). Tais medidas, no que se refere à emissão, substituição, renovação ou troca de uma carta de condução, serão constituídas pela verificação, com outros Estados-Membros, da existência de razões para suspeitar que o candidato é já titular de outra carta de condução.

d) Para facilitar os controlos nos termos da alínea b), os Estados-Membros utilizarão a rede de cartas de condução da UE quando estiver operacional.

Sem prejuízo do artigo 2.º, os Estados-Membros que emitem uma carta actuarão com a devida diligência para garantir que uma pessoa preenche as condições estabelecidas no n.º 1 do presente artigo e aplicarão as suas disposições nacionais relativas à inibição ou retirada do direito de conduzir se ficar provado que uma carta foi emitida sem as condições estarem preenchidas.

▼B

Artigo 8.º

Adaptação ao progresso científico e técnico

As alterações necessárias para adaptar os Anexos I a VI ao progresso científico e técnico são aprovadas os termos do n.º 2 do artigo 9.º.

Artigo 9.º

Comité

1. A Comissão é assistida pelo «Comité da Carta de Condução».

2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 10.º

Examinadores

A partir da entrada em vigor da presente directiva, os examinadores devem cumprir os requisitos mínimos estabelecidos no Anexo IV.

Os examinadores em funções até 19 de Janeiro de 2013 ficam sujeitos apenas aos requisitos relativos às garantias de qualidade e às medidas de formação contínua regular.

Artigo 11.º

Disposições diversas relativas à troca, apreensão, substituição e reconhecimento das cartas de condução

1. No caso de o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro ter adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente. Compete ao Estado-Membro que proceder à troca verificar para que categoria a carta apresentada é efectivamente válida.

2. Sem prejuízo do cumprimento do princípio da territorialidade das leis penais e de polícia, o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais em matéria de restrição, suspensão, retirada ou inibição do direito de conduzir e, se necessário, proceder, para o efeito, à troca dessa carta.

3. O Estado-Membro que proceder à troca enviará a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos dessa formalidade.

4. Um Estado-Membro recusará emitir uma carta de condução a um candidato cuja carta de condução tenha sido objecto de restrição, suspensão ou retirada noutro Estado-Membro.

▼B

Um Estado-Membro recusará reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro a uma pessoa cuja carta de condução seja objecto de restrição, suspensão ou retirada no seu território.

Um Estado-Membro pode igualmente recusar emitir uma carta de condução a um candidato cuja carta de condução tenha sido cassada noutro Estado-Membro.

5. A substituição de uma carta de condução na sequência, nomeadamente, de perda ou roubo apenas poderá ser obtida junto das autoridades competentes do Estado-Membro em que o titular tenha a sua residência habitual; estas procederão à substituição com base nas informações que possuírem ou, eventualmente, numa certidão das autoridades competentes do Estado-Membro que emitiu a carta de condução inicial.

6. Sempre que um Estado-Membro trocar uma carta emitida por um país terceiro por uma carta de condução de modelo comunitário, esta troca deve ser registada na carta de modelo comunitário, bem como em qualquer renovação ou substituição posterior.

Esta troca só pode ser efectuada se a carta emitida pelo país terceiro tiver sido entregue às autoridades competentes do Estado-Membro que procede à troca. Em caso de mudança da residência habitual do titular dessa carta para outro Estado-Membro, este último poderá não aplicar o princípio do reconhecimento mútuo estabelecido no artigo 2.º.

Artigo 12.º

Residência habitual

Para efeitos da presente directiva, entende-se por «residência habitual» o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, 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.

No entanto, 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 motivo, é levada a residir alternadamente em diferentes locais situados em dois ou mais Estados-Membros, considera-se que a residência habitual se situa no local onde tem os seus vínculos pessoais, com a condição de a referida pessoa aí regressar regularmente. Esta última condição não é exigida quando a pessoa em questão efectua uma estadia num Estado-Membro para cumprimento de uma missão de duração determinada. A frequência de uma universidade ou escola não implica a transferência da residência habitual.

Artigo 13.º

Equivalências de cartas de condução de modelo não comunitário

1. Obtido o acordo da Comissão, os Estados-Membros estabelecerão equivalências entre os direitos obtidos antes da entrada em vigor da presente directiva e as categorias definidas no artigo 4.º.

Após consulta à Comissão, os Estados-Membros poderão introduzir nas suas legislações nacionais as adaptações necessárias para a aplicação do disposto nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 11.º.

▼B

2. Qualquer direito de conduzir concedido até 19 de Janeiro de 2013 não poderá ser anulado ou de qualquer modo restringido pelas disposições da presente directiva.

Artigo 14.

Reapreciação

A partir de 19 de Janeiro de 2018, a Comissão apresentará um relatório sobre a aplicação da presente directiva, nomeadamente sobre o seu impacto na segurança rodoviária.

Artigo 15.º

Assistência Mútua

Os Estados-Membros prestar-se-ão mutuamente assistência na aplicação da presente directiva e trocarão informações sobre as cartas de condução que tenham emitido, trocado, substituído, renovado ou cassado, para o que utilizarão a rede de cartas de condução da UE criada para o efeito, quando essa rede estiver operacional.

Artigo 16.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adoptarão e publicarão, o mais tardar até 19 de Janeiro de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao n.º 1 do artigo 1.º, ao artigo 3.º, aos n.ºs 1, 2, 3 e 4, alíneas b) a k), do artigo 4.º, aos n.ºs 1, 2, alíneas a), c), d) e e) do artigo 6.º, aos n.ºs 1, alíneas b), c) e d), 2, 3 e 5 do artigo 7.º, ao artigo 8.º, ao artigo 10.º, ao artigo 13.º, ao artigo 14.º, ao artigo 15.º, assim como ao ponto 2 do Anexo I, ao ponto 5.2 do Anexo II, no que se refere às categorias A1, A2 e A, ao Anexo IV, V e VI. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

2. Os Estados-Membros aplicarão essas disposições a partir de 19 de Janeiro de 2013.

3. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Deverão igualmente conter uma menção precisando que as referências feitas nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor às directivas revogadas pela presente directiva devem ser entendidas como referências à presente directiva. As modalidades dessa referência e a formulação dessa menção serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

4. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 17.º

Revogação

A Directiva 91/439/CEE, é revogada com efeitos a partir de 19 de Janeiro de 2013, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição da directiva para o direito nacional indicados na Parte B do Anexo VII.

▼B

O n.º 4 do artigo 2.º da Directiva 91/439/CEE será revogado em 19 de Janeiro de 2007.

As referências à directiva revogada devem entender-se como referências à presente directiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondências que consta do Anexo VIII.

Artigo 18.º

Entrada em vigor

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

O n.º 1 do artigo 2.º, o artigo 5.º, o n.º 2, alínea b), do artigo 6.º, o n.º 1, alínea a), do artigo 7.º, o artigo 9.º, os n.ºs 1, 3, 4, 5 e 6 do artigo 11.º, o artigo 12.º e os Anexos I, II e III são aplicáveis a partir de 19 de Janeiro de 2009.

Artigo 19.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

▼M2

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO DE CARTA DE CONDUÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA

▼B

1. As características físicas do ►M2 modelo de carta de condução da União Europeia ◄ devem ser conformes com as normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

   O cartão deve ser feito de policarbonato.

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

2. Segurança física das cartas de condução

   As ameaças à segurança física das cartas de condução são:

   — produção de cartas falsas: criar um novo objecto que exiba grande semelhança com o documento, seja realizando-o de raiz seja copiando-o de um documento original;

   — alteração material: alterar a propriedade de um documento original, por exemplo modificando alguns dos dados impressos no documento.

   A segurança global reside no sistema na sua integralidade, que consiste no processo de candidatura, na transmissão de dados, no material do corpo do cartão, na técnica de impressão, num conjunto mínimo de características de segurança distintas e no processo de personalização.

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

      — os corpos dos cartões devem ser não reactivos aos UV;

      — um motivo de fundo de segurança concebido resistir à falsificação por leitura óptica, impressão ou fotocópia, utilizando impressão irisada com tintas de segurança multicromáticas e impressão positiva e negativa em guilhoché. O motivo não deve ser composto das cores primárias (CMYK), deve conter composições gráficas complexas em pelo menos duas cores especiais e deve incluir microcaracteres;

      — elementos ópticos variáveis que ofereçam protecção adequada contra a cópia ou adulteração da fotografia;

      — gravação a laser;

      — na zona da fotografia o fundo de segurança e a fotografia devem sobrepor-se, pelo menos no bordo (motivo evanescente).

   b) Além disso, o material utilizado para as cartas de condução deve ser protegido contra a falsificação recorrendo a pelo menos três das seguintes técnicas (características de segurança suplementares):

      — tintas que mudam de cor*,

      — tinta termocromática*,

      — hologramas personalizados*,

▼B

— imagens laser variáveis*,

— tinta fluorescente ultravioleta, visível e transparente,

— impressão iridescente,

— marca de água digital no fundo,

— pigmentos infra-vermelhos ou fosforescentes,

— caracteres, símbolos ou motivos sensíveis ao tacto*.

c) Os Estados-Membros têm a liberdade de introduzir características de segurança suplementares. Em regra, deve ser dada preferência às técnicas assinaladas com asterisco, pois estas permitem que as forças da ordem verifiquem a validade do cartão sem quaisquer meios especiais.

3. A carta de condução deve ter duas faces.

A página 1 contém:

a) A menção «Carta de Condução» impressa em grande formato na(s) língua(s) do Estado-Membro que emite a carta.

b) O nome do Estado-Membro que emite a carta (referência facultativa).

▼M2

c) A sigla distintiva do Estado-Membro que emite a carta, impressa em negativo num rectângulo azul rodeado por doze estrelas amarelas; as siglas distintivas são as seguintes:

B: Bélgica

BG: Bulgária

CZ: República Checa

DK: Dinamarca

D: Alemanha

EST: Estónia

GR: Grécia

E: Espanha

F: França

IRL: Irlanda

I: Itália

CY: Chipre

LV: Letónia

LT: Lituânia

L: Luxemburgo

H: Hungria

M: Malta

NL: Países Baixos

A: Áustria

▼M2

PL: Polónia

P: Portugal

RO: Roménia

SLO: Eslovénia

SK: Eslováquia

FIN: Finlândia

S: Suécia

UK: Reino Unido.

▼B

d) As informações específicas da carta emitida, numeradas do modo seguinte:

1. Apelido do titular;

2. Outros nome(s) do titular;

3. Data e local de nascimento do titular;

4 a) Data de emissão da carta de condução;

b) Termo da vigência da carta de condução, ou um traço se a carta for válida indefinidamente, nos termos do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 7.º;

c) Designação da autoridade que emite a carta de condução (pode ser impressa na página 2);

d) Número distinto do referido na rubrica 5, com utilidade para efeitos administrativos (referência facultativa);

5. Número da carta;

6. Fotografia do titular;

7. Assinatura do titular;

8. Residência, domicílio ou endereço postal (referência facultativa);

9. As categorias de veículos que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas num tipo diferente do das categorias harmonizadas);

▼M2

e) A menção «Modelo da União Europeia» na(s) língua(s) do Estado-Membro que emite a carta e a menção «Carta de Condução» nas outras línguas da União Europeia, impressas a cor-de-rosa de forma a constituir a trama de fundo da carta:

Свидетелство за управление на МПС

Permiso de Conducción

Řidičský průkaz

Kørekort

Führerschein

Juhiluba

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Permis de conduire

▼M2

Ceadúas Tiomána

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.

▼B

f) Cores de referência:

— azul: Pantone Reflex Blue,

— amarelo: Pantone Yellow.

A página 2 contém:

a) 9. A(s) categoria(s) de veículo(s) que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas num tipo diferente do das categorias harmonizadas);

▼M2

10. A data da primeira emissão para cada categoria (esta data deve ser transcrita na nova carta de condução em caso de substituição ou troca posteriores); cada campo da data deve conter dois algarismos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA);

11. O prazo de validade para cada categoria; cada campo da data deve conter dois algarismos e a sequência deve ser: dia.mês.ano (DD.MM.AA);

▼B

12. Eventuais menções adicionais ou restritivas, sob forma codificada, indicadas diante de cada categoria em causa;

Os códigos a utilizar serão os seguintes:

— códigos 01 a 99: ►M2 Códigos harmonizados da União Europeia ◄

CONDUTOR (Motivos médicos)

01. Correcção e/ou protecção da vista

01.01 Óculos

01.02 Lente(s) de contacto

01.03 Óculos de protecção

01.04 Lentes opacas

01.05 Cobertura ocular

01.06 Óculos ou lentes de contacto

▼B

02. Prótese auditiva/ajuda à comunicação

02.01 Prótese auditiva para um ouvido

02.02 Prótese auditiva para os dois ouvidos

03. Prótese/ortose dos membros

03.01 Prótese/ortose de um/dos membro(s) superior(es)

03.02 Prótese/ortose de um/dos membro(s) inferior(es)

05. Utilização limitada (utilização obrigatória do sub-código, condução sujeita a restrições por motivos médicos)

05.01 Limitada a deslocações durante o dia (por exemplo: uma hora após o nascer do sol e uma hora antes do pôr do sol)

05.02 Limitada a deslocações num raio de … km a contar da residência do titular ou apenas na cidade/região

05.03 Condução sem passageiros

05.04 Limitada a deslocações a velocidades inferiores a … km/h

05.05 Condução autorizada exclusivamente quando acompanhado pelo titular de uma carta de condução

05.06 Sem reboque

05.07 Condução não autorizada em auto-estradas

05.08 Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas

ADAPTAÇÕES DO VEÍCULO

10. Transmissão modificada

10.01 Caixa de velocidades manual

10.02 Caixa de velocidades automática

10.03 Caixa de velocidades de comando electrónico

10.04 Alavanca de mudanças adaptada

10.05 Sem caixa de velocidades secundária

15. Embraiagem modificada

15.01 Pedal de embraiagem adaptado

15.02 Embraiagem manual

15.03 Embraiagem automática

15.04 Divisória em frente do pedal de embraiagem/pedal de embraiagem dobrável/pedal de embraiagem retirado

20. Sistemas de travagem modificados

20.01 Pedal do travão adaptado

20.02 Pedal do travão aumentado

20.03 Pedal do travão adequado para ser utilizado com o pé esquerdo

▼B

20.04 Pedal do travão com a forma da sola do sapato

20.05 Pedal do travão inclinado

20.06 Travão de serviço manual (adaptado)

20.07 Travão de serviço com servo freio reforçado

20.08 Máxima utilização do travão de emergência, integrado no travão de serviço

20.09 Travão de estacionamento adaptado

20.10 Travão de estacionamento de comando eléctrico

20.11 Travão de estacionamento comandado por pedal (adaptado)

20.12 Divisória em frente do pedal do travão/pedal do travão dobrável/pedal do travão retirado

20.13 Travão comandado pelo joelho

20.14 Travão de serviço de comando eléctrico

25. Sistemas de aceleração modificados

25.01 Pedal do acelerador adaptado

25.02 Pedal de acelerador com a forma da sola do sapato

25.03 Pedal do acelerador inclinado

25.04 Acelerador manual

25.05 Acelerador comandado pelo joelho

25.06 Servo-acelerador (electrónico, pneumático, etc.)

25.07 Pedal do acelerador à esquerda do pedal do travão

25.08 Pedal do acelerador à esquerda

25.09 Divisória em frente do pedal do acelerador/pedal do acelerador dobrável/pedal do acelerador retirado

30. Sistemas combinados de travagem e aceleração modificados

30.01 Pedais paralelos

30.02 Pedais ao (ou quase ao) mesmo nível

30.03 Acelerador e travão com corrediça

30.04 Acelerador e travão com corrediça e ortese

30.05 Pedais do acelerador e do travão dobráveis/retirados

30.06 Piso elevado

30.07 Divisória no lado do pedal do travão

30.08 Divisória para prótese no lado do pedal do travão

▼B

30.09 Divisória em frente dos pedais do acelerador e do travão

30.10 Apoio para o calcanhar/perna

30.11 Acelerador e travão de comando eléctrico

35. Dispositivos de comando modificados

(Interruptores das luzes, limpa/lava pára-brisas, buzina, indicadores de mudança de direcção, etc.)

35.01 Dispositivos de comando accionáveis sem influências negativas na condução

35.02 Dispositivos de comando accionáveis sem libertar o volante ou os acessórios (manípulo, garfo, etc.)

35.03 Dispositivos de comando accionáveis sem libertar o volante ou os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão esquerda

35.04 Dispositivos de comando accionáveis sem libertar o volante ou os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão direita

35.05 Dispositivos de comando accionáveis sem libertar o volante ou os acessórios (manípulo, garfo, etc.) ou os comandos combinados do acelerador e do travão

40. Direcção modificada

40.01 Direcção assistida standard

40.02 Direcção assistida reforçada

40.03 Direcção com sistema de reserva

40.04 Coluna de direcção alongada

40.05 Volante adaptado (secção do volante maior e/ou mais espessa, volante de diâmetro reduzido, etc.)

40.06 Volante inclinado

40.07 Volante vertical

40.08 Volante horizontal

40.09 Condução com os pés

40.10 Direcção adaptada alternativa (joy-stick, etc.)

40.11 Manípulo no volante

40.12 Ortese da mão no volante

40.13 Com tenodese ortésica

42. Espelho(s) retrovisor(es) adaptado(s)

42.01 Espelho retrovisor exterior do lado direito (esquerdo)

42.02 Espelho retrovisor exterior montado no guarda-lamas

42.03 Espelho retrovisor interior adicional que permita ver o tráfego

42.04 Espelho retrovisor interior panorâmico

42.05 Espelho retrovisor para o ângulo morto

42.06 Espelho(s) retrovisor(es) exterior(es) de comando(s) eléctrico(s)

▼B

43. Banco do condutor modificado

43.01 Banco do condutor à altura adequada para permitir uma boa visão e à distância normal do volante e do pedal

43.02 Banco do condutor adaptado à forma do corpo

43.03 Banco do condutor com apoio lateral para uma boa estabilidade na posição sentada

43.04 Banco do condutor com braço de apoio

43.05 Aumento do comprimento de deslizamento do banco do condutor

43.06 Cinto de segurança adaptado

43.07 Cinto de segurança do tipo arnês

44. Modificações em motociclos (utilização obrigatória do sub-código)

44.01 Travões de pé e de mão combinados num só

44.02 Travão de mão (adaptado) (roda da frente)

44.03 Travão de pé (adaptado) (roda traseira)

44.04 Manípulo do acelerador (adaptado)

44.05 Transmissão manual e embraiagem manual (adaptadas)

44.06 Espelho(s) retrovisor(es) [(adaptado)(s)]

44.07 Comandos (adaptados) (indicadores de mudança de direcção, luz de travagem,…)

44.08 Altura do banco adequada para permitir ao condutor ter simultaneamente os dois pés na estrada em posição sentada

45. Unicamente motociclo com carro

50. Restringido a um número de veículo/quadro específico (número de identificação do veículo, NIV)

51. Restringido a uma chapa de veículo/matrícula específica (número de matrícula do veículo, NMV)

QUESTÕES ADMINISTRATIVAS

70. Troca de carta de condução n.º… emitida por… (símbolo UE/ /ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo: 70.0123456789.NL)

71. Segunda via da carta de condução n.º… (símbolo UE/ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo: 71.987654321.HR)

72. Limitada a veículos da categoria A com uma cilindrada máxima de 125 cm^3 e uma potência máxima de 11 kW (A1)

73. Limitada a veículos da categoria B de tipo triciclo ou quadriciclo a motor (B1)

74. Limitada a veículos da categoria C cuja massa máxima autorizada não exceda 7 500 kg (C1)

▼B

75. Limitada a veículos da categoria D com 16 lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor (D1)

76. Limitada a veículos da categoria C cuja massa máxima autorizada não exceda 7 500 kg (C1), com um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg, na condição de a massa máxima do conjunto não exceder 12 000 kg e de a massa máxima autorizada do reboque não exceda a massa sem carga do veículo tractor (C1E)

77. Limitada a veículos da categoria D com 16 lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor (D1), com um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg, na condição de: a) a massa máxima autorizada do conjunto não exceder 12 000 kg e a massa máxima autorizada do reboque não exceder a massa sem carga do veículo tractor; b) o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas (D1E)

78. Limitada aos veículos com caixa de velocidades automática

79. (…) Limitada a veículos conformes com as especificações indicadas entre parênteses, no âmbito da aplicação do n.º 1 do artigo 10.º da Directiva 91/439/CEE

90.01: à esquerda

90.02: à direita

90.03: esquerda

90.04: direita

90.05: mão

90.06: pé

90.07: utilizável

95. ►**M2** Condutor titular de um CAP que satisfaz a obrigação de aptidão profissional prevista na Directiva 2003/59/CE até ... [por exemplo: 95(01.01.12)] ◄

96. Condutor que completou uma formação ou passou um exame de controlo de aptidão e de comportamento nos termos do disposto no Anexo V.

— códigos 100 e seguintes: Códigos nacionais válidos unicamente para condução no território do Estado que emitiu a carta.

Quando um código se aplicar a todas as categorias para as quais é emitida a carta, pode ser impresso nas rubricas 9, 10 e 11;

13. Um espaço reservado para a eventual inscrição pelo Estado-Membro de acolhimento de referências indispensáveis para efeitos administrativos, no âmbito da aplicação da alínea a) da secção 4 do presente Anexo;

▼B

14. Um espaço reservado para a eventual inscrição pelo Estado-Membro que emite a carta de condução de referências indispensáveis para efeitos administrativos ou relacionados com a segurança rodoviária (referência facultativa). Se a referência corresponder a uma das rubricas definidas no presente Anexo, deverá ser precedida do número da rubrica em questão.

    Podem também incluir-se neste espaço, mediante o acordo escrito do titular, referências que não estejam relacionadas com a gestão da carta de condução ou com a segurança rodoviária; a inserção dessas referências em nada deve prejudicar a utilização do modelo como carta de condução;

▼M2

b) A explicação das rubricas numeradas que figuram nas páginas 1 e 2 da carta de condução: 1, 2, 3, 4 a), 4 b), 4 c), 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 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, deverá elaborar uma versão bilingue da carta, utilizando uma destas línguas, sem prejuízo das demais disposições do presente anexo.

▼B

c) Deve ser reservado um espaço no ►M2 modelo de carta de condução da União Europeia ◄ para permitir a eventual introdução de uma micropastilha (*microchip*) ou de outro dispositivo informatizado equivalente.

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 poderá inscrever na carta de condução as referências indispensáveis à sua gestão, desde que também inscreva esse tipo de referências nas cartas que emite e desde que disponha, para o efeito, do espaço necessário.

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

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

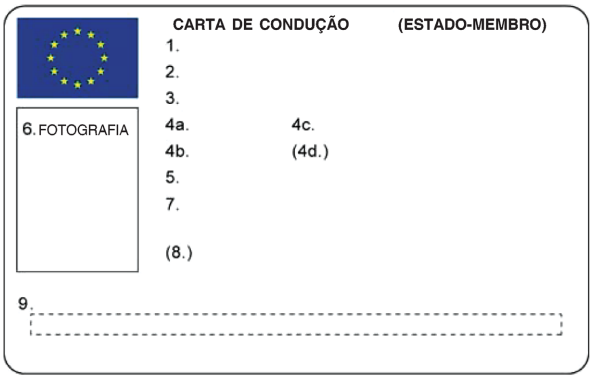
▼M2

c) As informações constantes da frente e do verso da carta devem ser legíveis a olho nu, nomeadamente utilizando caracteres com a altura mínima de 5 pontos nas rubricas 9 a 12 do verso.

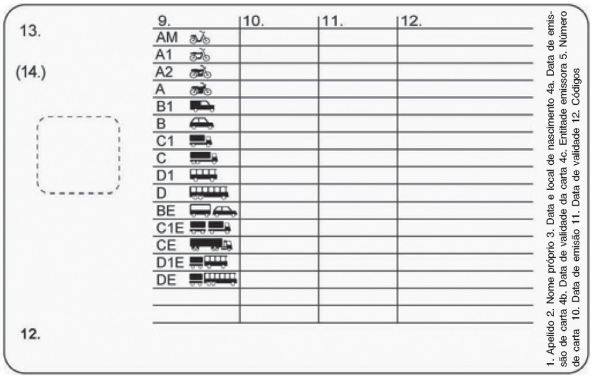
▼**M2**

MODELO DE CARTA DE CONDUÇÃO DA UNIÃO EUROPEIA

Página 1



Página 2



_____

▼B

ANEXO II

I. REQUISITOS MÍNIMOS PARA OS EXAMES DE CONDUÇÃO

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que os candidatos à obtenção da carta de condução possuam os conhecimentos e aptidões e manifestem o comportamento exigido para a condução de um veículo a motor. O exame instituído para tal fim deve incluir:

— um exame teórico, e,

— um exame das aptidões e do comportamento.

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

A. EXAME TEÓRICO

1. **Forma**

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

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

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

2.1 Devem ser colocadas questões sobre cada um dos pontos enumerados a seguir, ficando o seu conteúdo e forma ao critério de cada Estado-Membro.

2.1.1 Disposições legais em matéria de tráfego rodoviário:

— especialmente disposições respeitantes a sinais, marcação e sinalização rodoviária, regras de prioridade e limites de velocidade.

2.1.2 Condutor:

— importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes da estrada,

— percepção, avaliação e tomada de decisões, especialmente tempo de reacção e modificações do comportamento do condutor relacionados com os efeitos do álcool, das drogas e medicamentos, dos estados emocionais e da fadiga.

2.1.3 Estrada:

— princípios mais importantes no que se refere ao respeito das distâncias de segurança entre veículos e da distância de travagem e ao comportamento do veículo em estrada em diferentes condições meteorológicas e de estado do piso,

— factores de risco na condução ligados aos diferentes estados do piso e, nomeadamente, às suas variações em função das condições atmosféricas e da hora do dia ou da noite,

— características dos diferentes tipos de estradas e disposições obrigatórias a elas referentes.

2.1.4 Outros utentes da estrada:

— factores específicos de risco ligados à inexperiência de outros utentes da estrada e às categorias mais vulneráveis de utentes, como crianças, peões, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida,

▼B

— riscos inerentes à circulação e à condução de vários tipos de veículos, bem como às diferentes condições de visibilidade dos seus condutores.

2.1.5 Regulamentação geral e diversos:

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

— regras gerais relativas ao comportamento a adoptar pelo condutor em caso de acidente (sinalizar, alertar) e as medidas que, se for caso disso, pode tomar para socorrer as vítimas de acidentes na estrada,

— factores de segurança relativos ao veículo, à carga e às pessoas transportadas.

2.1.6 Precauções necessárias ao sair do veículo.

2.1.7 Elementos mecânicos ligados à segurança da condução: os candidatos devem estar aptos a detectar as avarias mais correntes, em especial as que podem afectar os sistemas de direcção, de suspensão e de travagem, pneumáticos, luzes e indicadores de mudança de direcção, reflectores, espelhos retrovisores, limpa-pára-brisas, sistema de escape, cintos de segurança e avisadores sonoros.

2.1.8 Equipamentos de segurança dos veículos, nomeadamente a utilização de cintos de segurança, encostos de cabeça e equipamentos de segurança para crianças.

2.1.9 Regras aplicáveis à utilização do veículo no que se refere ao ambiente (utilização adequada dos avisadores sonoros, consumo moderado de combustível, limitação das emissões poluentes, etc.).

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

3.1 Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre:

3.1.1 Utilização do equipamento de protecção, como, por exemplo, luvas, botas, vestuário e capacete.

3.1.2 Visibilidade dos motociclistas para os outros utentes da estrada.

3.1.3 Factores de risco associados aos diferentes estados do piso, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo a partes escorregadias, como, por exemplo, tampas de esgoto, marcações (linhas e setas), carris de eléctrico.

3.1.4 Elementos mecânicos ligados à segurança da condução, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo ao interruptor de paragem de emergência, aos níveis do óleo e à corrente.

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

4.1 Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais em matéria de:

4.1.1 Regras relativas a tempo de condução e períodos de repouso, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, no que diz respeito às disposições sociais no domínio das actividades de transporte rodoviário ([1]); utilização do aparelho de registo, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários ([2]).

([1]) JO L 370 de 31.12.1985, p. 1. Regulamento revogado pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 102, 11.4.2006, p. 1).

([2]) JO L 370 de 31.12.1985, p. 8. Regulamento com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006.

▼B

4.1.2 Regras relativas ao tipo de transporte em questão (mercadorias ou passageiros).

4.1.3 Documentos relativos ao veículo e ao transporte exigidos para o transporte nacional e internacional de mercadorias e passageiros.

4.1.4 Atitude em caso de acidente; conhecimento das medidas a tomar após um acidente ou ocorrência similar, incluindo acções de emergência, como evacuação de passageiros e conhecimentos básicos de primeiros socorros.

4.1.5 Precauções a adoptar durante a remoção e a substituição de rodas.

4.1.6 Regulamentação sobre o peso e dimensões do veículo; regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade.

4.1.7 Obstrução da visibilidade devido às características dos veículos.

4.1.8 Leitura de um mapa de estradas; planeamento do itinerário, incluindo utilização de sistemas de navegação electrónicos (facultativo).

4.1.9 Factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga (estiva e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga suspensa, …), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

4.1.10 Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; todos os tipos de autocarros (autocarros utilizados nos transportes públicos, autocarros com dimensões especiais, etc.) devem ser incluídos no exame teórico (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).

4.2 Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre as seguintes disposições adicionais referentes às categorias C, CE, D e DE.

4.2.1 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 eléctrico, sistema de ignição, sistema de transmissão (embraiagem, caixa de velocidades, etc.).

4.2.2 Lubrificação e protecção anti-gelo.

4.2.3 Princípios de construção, colocação, utilização correcta e cuidados com os pneumáticos.

4.2.4 Princípios relativos aos tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos dispositivos de travagem e de limitação da velocidade, e utilização de sistemas de travagem anti-bloqueio.

4.2.5 Princípios relativos aos tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos sistemas de acoplamento (apenas para as categorias CE e DE).

4.2.6 Métodos de identificação de causas de avarias.

4.2.7 Manutenção preventiva de avarias e reparações correntes necessárias.

4.2.8 Responsabilidade do condutor relativamente à recepção, ao transporte e à entrega de mercadorias, segundo as condições acordadas (apenas para as categorias C e CE).

▼B

B. EXAME DAS APTIDÕES E DO COMPORTAMENTO

5. **Veículo e seu equipamento**

5.1 A condução de um veículo com caixa manual será sujeita a um exame das aptidões e do comportamento efectuado num veículo com caixa manual.

Se o candidato ficar aprovado no exame de aptidões e comportamento num veículo com caixa automática, tal virá indicado na carta de condução emitida com base nesse exame. Uma carta que contenha esta menção só pode ser utilizada para a condução de veículos com caixa automática.

Entende-se por «veículo com caixa automática» um veículo em que apenas pela utilização do acelerador ou dos travões se pode variar a desmultiplicação entre o motor e as rodas.

5.2 Os veículos utilizados no exame das aptidões e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados. Os Estados-Membros podem prever critérios mais rigorosos ou acrescentar outros critérios.

Categoria A1:

Motociclo da categoria A1 sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 120 cm^3, e capaz de atingir uma velocidade de pelo menos 90 km/h.

Categoria A2:

Motociclo sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 400 cm^3, e uma potência de pelo menos 25 kW.

Categoria A:

Motociclo sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 600 cm^3, e uma potência de pelo menos 40 kW.

Categoria B:

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

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 veículo a motor; esta caixa pode também ser ligeiramente menos larga que o veículo a motor, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso dos retrovisores exteriores do veículo a motor; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Categoria B1:

Quadriciclo a motor capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 60 km/h.

Categoria C:

Veículo da categoria C com massa máxima autorizada não inferior a 12 000 kg, comprimento mínimo de 8 m e largura de pelo menos 2,40 m, e capaz de atingir uma velocidade de pelo menos 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para marcha à frente e com equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg de massa real total.

▼B

Categoria CE:

Veículo articulado ou um conjunto composto por um veículo de exame da categoria C e um reboque com comprimento mínimo de 7,5 m; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ter uma massa máxima autorizada não inferior a 20 000 kg, comprimento mínimo de 14 m e largura de, pelo menos, 2,40 m, devem poder atingir uma velocidade de pelo menos 80 km/h e estar equipados com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para marcha à frente e com equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; quer o veículo articulado quer o conjunto devem ser apresentados com um mínimo de 15 000 kg de massa real total.

Categoria C1:

Veículo da categoria C1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg, comprimento mínimo de 5 m e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e com equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; o compartimento de carga deve consistir numa caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina.

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

Categoria D:

Veículo da categoria D, com comprimento mínimo de 10 m e largura de pelo menos, 2,40 m, e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e com equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

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 largura e 2 m de altura; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg de massa real total.

Categoria D1:

Veículo da categoria D1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg e comprimento mínimo de 5 m, e capaz de atingir uma velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e com equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

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.

▼B

Os veículos de exame para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E, que não cumpram os critérios mínimos supra mas que estivessem ao serviço no momento ou antes da entrada em vigor da presente directiva, podem continuar a ser utilizados durante um período não superior a 10 anos após a data da referida entrada em vigor. Os requisitos relacionados com a carga a transportar por estes veículos podem ser transpostos pelos Estados-Membros até 10 anos após a entrada em vigor da Directiva 2000/56/CE da Comissão ([1]).

6. **Exame das aptidões e do comportamento para as categorias A1, A2 e A**

6.1 *Preparação e inspecção técnica do veículo no que se refere à segurança rodoviária*

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

6.1.1 Ajustar o equipamento de protecção, como luvas, botas, vestuário e capacete.

6.1.2 Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, travões, sistema de direcção, interruptor de paragem de emergência, (se disponível) corrente, níveis do óleo, luzes, reflectores, indicadores de mudança de direcção e avisador sonoro.

6.2 *Manobras especiais a executar no exame no que se refere à segurança rodoviária*

6.2.1 Pôr e tirar o motociclo do descanso e deslocá-lo sem ajuda do motor, caminhando a seu lado.

6.2.2 Estacionar o motociclo, pondo-o no descanso;

6.2.3 Pelo menos duas manobras em marcha lenta, incluindo um slalom; deste modo, deverá ser possível avaliar a capacidade de utilização da embraiagem em combinação com o travão, o equilíbrio, a direcção da visão, a posição no motociclo e a colocação dos pés nos apoios.

6.2.4 Pelo menos duas manobras a velocidade mais elevada, das quais uma manobra em segunda ou terceira velocidade pelo menos a 30 km/h e outra para evitar um obstáculo à velocidade mínima de 50 km/h; deverá assim ser possível avaliar a capacidade do condutor para se posicionar no motociclo, a direcção da visão, o equilíbrio, a técnica de direcção e a técnica de mudança de velocidades.

6.2.5 Travagem: devem ser executados, no mínimo, dois exercícios de travagem, incluindo uma travagem de emergência à velocidade mínima de 50 km/h; deverá assim ser possível avaliar a capacidade de utilização dos travões dianteiro e traseiro, a direcção da visão e a posição no motociclo.

As manobras especiais mencionadas nos pontos 6.2.3 a 6.2.5 devem ser implementadas, o mais tardar, cinco anos após a entrada em vigor da Directiva 2000/56/CE.

([1]) Directiva 2000/56/CEE da Comissão de 14 de Setembro de 2000 que altera a Directiva 91/439/CEE do Conselho relativa à carta de condução (reformulação) (JO L 237, 21.9.2000, p. 45.

▼B

6.3 *Comportamento no tráfego*

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

6.3.1 Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso.

6.3.2 Circular em rectas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas.

6.3.3 Conduzir em curvas.

6.3.4 Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.

6.3.5 Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de faixa de rodagem.

6.3.6 Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.

6.3.7 Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).

6.3.8 Enfrentar eventuais características especiais da estrada (se for caso disso): rotundas; passagens de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras para peões; subida e descida de declives longos.

6.3.9 Tomar as precauções necessárias ao descer do veículo.

7. **Exame das aptidões e do comportamento para as categorias B, B1 e BE**

7.1 *Preparação e inspecção técnica do veículo no que se refere à segurança rodoviária*

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

7.1.1 Ajustar o assento na medida do necessário, a fim de encontrar a posição correcta.

7.1.2 Ajustar os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam.

7.1.3 Confirmar se as portas estão fechadas;

7.1.4 Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, travões, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido de arrefecimento, líquido de lavagem), luzes, reflectores, indicadores de mudança de direcção e avisador sonoro.

7.1.5 Controlar os factores de segurança relacionados com as operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, travamento da cabina, processo de carregamento, amarração da carga (apenas para a categoria BE).

7.1.6 Verificar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações eléctricas (apenas para a categoria BE).

7.2 *Categorias B e B1: Manobras especiais a executar no exame no que se refere, à segurança rodoviária.*

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

7.2.1 Marcha atrás em trajectória rectilínea ou marcha atrás contornando uma esquina à direita ou à esquerda, sem sair da faixa de rodagem correcta.

▼B

7.2.2 Inversão de marcha, utilizando a marcha à frente e a marcha atrás.

7.2.3 Estacionamento do veículo e saída de um espaço de estacionamento (paralelo, oblíquo ou perpendicular, em marcha à frente ou em marcha atrás, tanto em terreno plano como em subidas ou descidas).

7.2.4 Travagem para parar com precisão; a realização de uma travagem de emergência é, no entanto, facultativa.

7.3 *Categoria BE: Manobras especiais, a executar no exame no que se refere à segurança rodoviária.*

7.3.1 Atrelar e desatrelar o reboque ou o semi-reboque ao/do veículo tractor; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o reboque estacionados lado a lado, (ou seja, não em linha recta).

7.3.2 Efectuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros.

7.3.3 Estacionar em segurança para efectuar operações de carga/descarga.

7.4 *Comportamento no tráfego*

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

7.4.1 Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso.

7.4.2 Circular em rectas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas.

7.4.3 Conduzir em curvas.

7.4.4 Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.

7.4.5 Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de faixa de rodagem.

7.4.6 Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.

7.4.7 Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).

7.4.8 Enfrentar eventuais características especiais da estrada (se for caso disso): rotundas; passagens de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras para peões; subida e descida de declives longos.

7.4.9 Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

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

8.1 *Preparação e inspecção técnica do veículo, no que se refere à segurança rodoviária*

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

8.1.1 Ajustar o assento na medida do necessário, a fim de encontrar a posição correcta.

▼B

8.1.2 Ajustar os espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam.

8.1.3 Proceder a verificações aleatórias quanto ao estado dos pneumáticos, sistema de direcção, travões, luzes, reflectores, indicadores de mudança de direcção e avisador sonoro.

8.1.4 Verificar os sistemas de travagem e de direcção assistidas; verificar o estado das rodas, porcas, guarda-lamas, pára-brisas, janelas, limpa-pára-brisas, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido de arrefecimento, líquido de lavagem); verificar e utilizar o painel de instrumentos, incluindo o equipamento de registo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.

8.1.5 Verificar a pressão do ar, os reservatórios de ar e a suspensão.

8.1.6 Controlar os factores de segurança relacionados com as operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, mecanismo de carga (se existir), travamento da cabina (se existir), processo de estiva e fixação da carga (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

8.1.7 Verificar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações eléctricas (apenas para as categorias CE, C1E, DE e D1E).

8.1.8 Demonstrar capacidade para tomar medidas especiais em matéria de segurança do veículo; controlo da carroçaria, das portas de serviço, das saídas de emergência, do equipamento de primeiros socorros, dos extintores de incêndio e de outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, DE, D1 e D1E).

8.1.9 Ler um mapa de estradas, traçar um itinerário, incluindo a utilização de sistemas electrónicos de navegação (facultativo).

8.2 *Manobras especiais a executar no exame no que se refere à segurança rodoviária:*

8.2.1 Atrelar e desatrelar o reboque ou o semi-reboque ao/do veículo tractor; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o reboque estacionados lado a lado (ou seja, não em linha recta) (apenas para as categorias CE, C1E, DE e D1E).

8.2.2 Efectuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros.

8.2.3 Estacionar em segurança para efectuar operações de carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, CE, C1 e C1E).

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

8.3 *Comportamento no tráfego*

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

8.3.1 Arrancar: após o estacionamento, após uma paragem no trânsito; sair de um caminho de acesso.

8.3.2 Circular em rectas; cruzar-se com veículos que circulam em sentido contrário, inclusive em passagens estreitas.

8.3.3 Conduzir em curvas.

8.3.4 Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.

▼B

8.3.5 Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de faixa de rodagem.

8.3.6 Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.

8.3.7 Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).

8.3.8 Enfrentar eventuais características especiais da estrada (se for caso disso): rotundas; passagens de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras para peões; subida e descida de declives longos.

8.3.9 Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

9. **Atribuição da classificação no exame de aptidões e comportamento**

9.1 Relativamente a cada uma das situações de condução acima referidas, a avaliação incidirá sobre a facilidade com que o candidato manobra os diferentes comandos e sobre a capacidade demonstrada para se inserir com toda a segurança no trânsito, dominando o veículo. Ao longo da prova, o examinador deve colher uma impressão de segurança. Os erros de condução ou um comportamento perigoso, que ponham em causa a segurança imediata do veículo de exame, dos seus passageiros ou dos outros utentes da estrada e que exijam ou não a intervenção do examinador ou do acompanhante, serão penalizados com uma reprovação. O examinador tem, porém, a liberdade de decidir da oportunidade de prosseguir o exame até ao seu termo.

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

9.2 Durante a avaliação, os examinadores devem prestar especial atenção à atitude do candidato na condução (defensiva e educada). Essa atitude deve reflectir o estilo geral de condução, e o examinador deve tê-la em conta na apreciação global do candidato. Inclui uma condução adaptada e determinada (segura), atenção às condições da estrada e da meteorologia, atenção ao restante tráfego, atenção aos interesses de outros utentes da estrada (sobretudo os mais vulneráveis) e antecipação.

9.3 O examinador deve ainda avaliar o candidato nas seguintes perspectivas:

9.3.1 Controlo do veículo, tendo em conta: utilização correcta dos cintos de segurança, espelhos retrovisores, encosto para a cabeça e assento; utilização correcta das luzes e outro equipamento; utilização correcta da embraiagem, da caixa de velocidades, do acelerador, dos sistemas de travagem (incluindo um eventual sistema de terceiro travão), do sistema de direcção; controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; estabilidade 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, em condução suave e sem travagens bruscas).

9.3.2 Condução económica e de forma ecológica, tendo em conta rotações por minuto, mudança de velocidades, travagem e aceleração (apenas para as categorias BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 e D1E).

▼B

9.3.3 Observação: observação a 360.º; utilização correcta dos espelhos; visão a longa, média e curta distância.

9.3.4 Prioridade/cedência de passagem: prioridade em cruzamentos, intersecções e entroncamentos; cedência de passagem noutras situações (por exemplo, mudança de direcção, mudança de faixa, manobras especiais).

9.3.5 Posição correcta na estrada: nas faixas de rodagem, em rotundas e nas curvas, tendo em atenção o tipo e as características do veículo; pré-posicionamento.

9.3.6 Distâncias: manutenção de uma distância adequada à frente e dos lados; manutenção de uma distância adequada em relação aos outros utentes da estrada.

9.3.7 Velocidade: não exceder a velocidade máxima autorizada; adaptar a velocidade às condições da meteorologia e do tráfego e, consoante os casos, aos limites de velocidade nacionais; conduzir a uma velocidade que permita parar no espaço visível e livre em frente do condutor; adaptar a velocidade à velocidade geral dos utentes do mesmo tipo na estrada;

9.3.8 Semáforos, sinalização rodoviária e outras indicações: atitude correcta nos semáforos; obediência às indicações dos controladores de tráfego; atitude correcta perante a sinalização (sinais de proibição ou de obrigação); reacção correcta às marcas no pavimento.

9.3.9 Sinalização: fazer sinais quando necessário, correcta e atempadamente; indicar correctamente a direcção; reagir adequadamente à sinalização emitida por outros utentes da estrada.

9.3.10 Travagem e paragem: desaceleração a tempo, travagem ou paragem em conformidade com as 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 a avaliação das aptidões e dos comportamentos prescrita na secção B do presente anexo. O tempo mínimo de condução não deverá nunca ser inferior a 25 minutos para as categorias A, A1, A2, B, B1 e BE, e a 45 minutos para as outras categorias. Estes tempos não incluem a recepção do candidato, a preparação do veículo, a inspecção técnica do veículo no que se refere à segurança na estrada, as manobras especiais e o anúncio dos resultados da prova prática.

11. **Local do exame**

A parte do exame de avaliação dedicada às manobras especiais pode ser realizada em instalações especiais. A parte destinada a avaliar os comportamentos na circulação terá lugar, sempre que possível, em estradas situadas fora das localidades, em vias rápidas e em auto-estradas ou similares, bem como em todos os tipos de vias urbanas (zonas residenciais, zonas de 30 e de 50 km/h, vias rápidas urbanas), devendo estas representar os diferentes tipos de dificuldades que um condutor pode encontrar. É também aconselhável que o exame possa ter lugar em diversas condições de densidade de tráfego. O tempo de condução em estrada deve ser utilizado do modo mais adequado para avaliar o candidato em todas as situações de tráfego que é possível encontrar, com especial ênfase na passagem de umas para as outras.

▼B

II. CONHECIMENTOS, APTIDÕES E COMPORTAMENTOS LIGADOS À CONDUÇÃO DE UM VEÍCULO A MOTOR

Os condutores de todos os tipos de veículos a motor devem ter os conhecimentos, aptidões e comportamentos descritos nos pontos 1 a 9, que lhes permitam:

— discernir os perigos originados pelo trânsito e avaliar o seu grau de gravidade,

— dominar o veículo, a fim de não criar situações de perigo e reagir de forma adequada caso surjam tais situações,

— cumprir as disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, nomeadamente as que têm por objectivo prevenir acidentes rodoviários e garantir a fluidez do trânsito,

— detectar as avarias técnicas mais importantes dos seus veículos, nomeadamente as que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para as corrigir,

— tomar em consideração todos os factores que afectam o comportamento dos condutores (por exemplo, álcool, fadiga, deficiência visual, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura,

— contribuir para a segurança de todos os utentes da estrada, especialmente os mais fracos e os mais expostos, mediante uma atitude de respeito pelos outros.

Os Estados-Membros podem tomar as medidas necessárias para assegurar que os condutores que tenham perdido os conhecimentos, aptidões e comportamentos referidos nos pontos 1 a 9 supra possam recuperar tais conhecimentos e aptidões e continuem a assumir o comportamento necessário para a condução de veículos a motor.

▼B

ANEXO III

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

DEFINIÇÕES

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

1.1 Grupo 1:

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

1.2 Grupo 2:

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

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

2. Por analogia, os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução serão classificados no grupo a que pertencerão quando a carta for emitida ou renovada.

EXAMES MÉDICOS

3. Grupo 1

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico se, aquando do cumprimento das formalidades necessárias ou no decurso das provas que tenham de prestar antes de obter a carta, se notar que sofrem de uma ou mais das incapacidades mencionadas no presente anexo.

4. Grupo 2

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico antes da emissão da primeira carta de condução e, subsequentemente, a controlos, em conformidade com o sistema nacional vigente no Estado-Membro de residência habitual, sempre que a carta de condução seja renovada.

5. Os Estados-Membros poderão, aquando da emissão ou de qualquer renovação ulterior da carta de condução, impor normas mais severas que as mencionadas no presente anexo.

▼M1

VISÃO

6. Os candidatos à emissão da carta de condução devem ser sujeitos às indagações adequadas para assegurar que têm uma acuidade visual compatível com a condução de veículos a motor. Se houver alguma razão para duvidar de que tenham uma visão adequada, os candidatos devem ser examinados por uma autoridade médica competente. Aquando desse exame, a atenção deve incidir, nomeadamente, sobre a acuidade visual, o campo visual, a visão crepuscular, o encandeamento e a sensibilidade aos contrastes, a diplopia e as outras funções visuais que possam comprometer a condução em segurança.

Para os condutores do grupo 1 que não satisfaçam as normas relativas ao campo visual ou à acuidade visual, pode ser ponderada a emissão de uma carta de condução em «casos excepcionais»; nesses casos, os condutores devem ser sujeitos a um exame por uma autoridade médica competente, de modo a comprovar que não existe qualquer outra deficiência visual, designadamente no que respeita ao encandeamento, à sensibilidade aos contrastes e à visão crepuscular. Os condutores ou candidatos devem igualmente ser submetidos a um teste prático positivo efectuado por uma autoridade competente.

▼M1

Grupo 1:

6.1. Os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual binocular, com correcção óptica se for caso disso, de pelo menos 0,5 utilizando os dois olhos em conjunto.

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

Se for detectada ou declarada uma doença oftalmológica progressiva, a carta de condução só pode ser emitida ou renovada sob reserva de um exame periódico por uma autoridade médica competente.

6.2. Os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução que tenham uma perda funcional total da visão de um olho ou que utilizem apenas um olho, nomeadamente em caso de diplopia, devem ter uma acuidade visual, com correcção óptica se for caso disso, de pelo menos 0,5. A autoridade médica competente deve certificar que esse estado de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado a ela se tenha adaptado e que o campo de visão desse olho satisfaz o requisito estabelecido no subponto 6.1.

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

Grupo 2:

6.4. Os candidatos à emissão ou renovação da carta de condução devem ter uma acuidade visual, com correcção óptica se for caso disso, de pelo menos 0,8 para o melhor olho e de pelo menos 0,1 para o pior. Se os valores 0,8 e 0,1 forem alcançados por meio de correcção óptica, é necessário que a acuidade mínima (0,8 e 0,1) seja obtida com o auxílio de lentes com um poder de correcção máximo de + 8 dioptrias ou com o auxílio de lentes de contacto. A correcção deve ser bem tolerada.

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

No caso dos candidatos ou condutores que sofram de anomalia na sensibilidade aos contrastes ou de diplopia, a carta de condução não será emitida nem renovada.

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

▼B

AUDIÇÃO

7. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor do grupo 2, sob reserva do parecer das autoridades médicas competentes; aquando do exame médico, atender-se-á, nomeadamente, às possibilidades de compensação.

▼B

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA LOCOMOTORA

8. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de afecções ou anomalias do aparelho locomotor que tornem perigosa a condução de um veículo a motor.

Grupo 1

8.1 Obtido o parecer de uma autoridade médica competente, pode ser emitida uma carta de condução com condições restritivas, se for caso disso, a qualquer candidato ou condutor com deficiência física. Esse parecer deve basear-se numa avaliação médica da afecção ou da anomalia em causa e, se for necessário, num teste prático; deve ser completado com a indicação do tipo de adaptação que o veículo deve sofrer, bem como com a menção da necessidade ou não do porte de um aparelho ortopédico, na medida em que a prova de controlo das aptidões e dos comportamentos demonstrar que, com esses dispositivos, a condução não é perigosa.

8.2 A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de uma afecção evolutiva, na condição de que a pessoa com deficiência seja submetida a controlos regulares, a fim de verificar se continua a ser capaz de conduzir o seu veículo com toda a segurança.

A carta de condução pode ser emitida ou renovada sem controlo médico regular desde que a deficiência se tenha estabilizado.

Grupo 2

8.3 A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos ou perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

AFECÇÕES CARDIO-VASCULARES

9. As afecções que possam tornar qualquer candidato ou condutor à emissão ou renovação de uma carta de condução vulnerável a uma falha súbita do seu sistema cardio-vascular de natureza a provocar uma alteração súbita das funções cerebrais constituem um perigo para a segurança rodoviária.

Grupo 1

9.1 A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de problemas graves do ritmo cardíaco.

9.2 A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor portador de um estimulador cardíaco, sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular.

9.3 A emissão ou renovação de uma carta de condução a qualquer candidato ou condutor que sofra de anomalias da tensão arterial será apreciada em função dos outros dados do exame, das eventuais complicações associadas e do perigo que possam constituir para a segurança da circulação.

9.4 De modo geral, a carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de angina de peito que se manifeste em repouso ou em estados emocionais. A emissão ou renovação da carta de condução a qualquer candidato ou condutor que tenha sofrido enfarte do miocárdio está subordinada a um parecer médico abalizado e, se necessário, a um controlo médico regular.

▼B

Grupo 2

9.5 A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos ou perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

▼M1

DIABETES *MELLITUS*

10. Nos subpontos abaixo, «hipoglicemia grave» designa uma situação em que é necessária a assistência de terceiros e «hipoglicemia recorrente» a ocorrência de dois episódios de hipoglicemia grave num período de 12 meses.

Grupo 1:

10.1. A carta de condução pode ser emitida ou renovada para candidatos ou condutores que sofram de diabetes *mellitus*. Quando tratados com medicamentos, devem ser sujeitos a um parecer médico abalizado e a controlo médico regular adequado a cada caso, a intervalos máximos de cinco anos.

10.2. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada para candidatos ou condutores que sofram de hipoglicemia grave recorrente e/ou de insuficiente conhecimento do estado de hipoglicemia. Os condutores com diabetes devem demonstrar que têm conhecimento do risco de hipoglicemia e que controlam adequadamente a situação.

Grupo 2:

10.3. Deve ser ponderada a emissão/renovação das cartas dos condutores do grupo 2 que sofram de diabetes *mellitus*. Quando tratados com medicamentos que comportem o risco de induzir a hipoglicemia (isto é, com insulina, e com determinados comprimidos), devem aplicar-se os seguintes critérios:

— Não ocorreram quaisquer episódios de hipoglicemia grave nos 12 meses precedentes;

— O condutor tem pleno conhecimento do estado de hipoglicemia;

— O condutor deve demonstrar que tem um controlo adequado da situação, através da monitorização regular da glicose no sangue, pelo menos duas vezes por dia e sempre que necessário para efeitos da condução;

— O condutor deve demonstrar que tem consciência dos riscos de hipoglicemia;

— Não foram diagnosticadas outras complicações incapacitantes associadas à diabetes.

Além disso, nestes casos, as cartas de condução devem ser emitidas sob reserva do parecer de uma autoridade médica competente e de exames médicos regulares a intervalos máximos de três anos.

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

▼B

DOENÇAS NEUROLÓGICAS

11. A carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de uma afecção neurológica grave, excepto se o pedido for acompanhado de um parecer médico abalizado.

▼B

Para esse efeito, os problemas neurológicos devidos a afecções ou a operações do sistema nervoso central ou periférico, exteriorizados por sinais motores sensitivos, sensoriais ou tróficos que perturbem o equilíbrio e a coordenação, serão considerados em função das possibilidades funcionais e da sua evolução. Nestes casos, a emissão ou renovação da carta de condução poderá ser subordinada a exames periódicos em caso de riscos de agravamento.

▼M1

EPILEPSIA

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

Por «epilepsia», entende-se a ocorrência de duas ou mais crises de epilepsia num período inferior a cinco anos. Por «crise de epilepsia provocada», entende-se uma crise com um factor causal reconhecível que seja evitável.

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

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

Grupo 1:

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

As pessoas que sofram de epilepsia não preenchem os critérios para a emissão de uma carta de condução sem restrições, devendo ser notificada a autoridade emissora.

12.2. Crise de epilepsia provocada: os candidatos que tenham sofrido uma crise de epilepsia provocada por um factor desencadeador reconhecível, cuja ocorrência seja pouco provável durante a prática da condução podem ser declarados aptos para conduzir, com base numa análise caso a caso, mediante um parecer neurológico (o exame deve, se for caso disso, obedecer ao disposto nas outras secções pertinentes do anexo III, nomeadamente no caso do álcool ou outra co-morbilidade).

12.3. Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise de epilepsia não provocada podem ser declarados aptos para a condução após um período de seis meses sem crises, caso tenha sido efectuado um exame médico adequado. As autoridades nacionais podem autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto.

12.4. Outra perda de consciência: a perda de consciência deve ser avaliada em função do risco de recorrência durante a condução.

12.5. Epilepsia: os candidatos ou condutores poderão ser declarados aptos para a condução após um período de um ano sem novas crises.

▼M1

12.6. Crises exclusivamente durante o sono: os candidatos ou condutores que apenas tenham sofrido crises durante o sono podem ser declarados aptos para a condução se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se sofrerem ataques/crises durante o estado de vigília, será requerido um período suplementar de um ano sem novos episódios até poder ser emitida uma carta (ver «Epilepsia»).

12.7. Crises sem efeitos no estado de consciência ou na capacidade de acção: os candidatos ou condutores que apenas tenham sofrido crises sem consequências para o seu estado de consciência e que não tenham causado qualquer incapacidade funcional podem ser declarados aptos para a condução se este padrão de crises for observado durante um período não inferior ao período sem crises requerido para a epilepsia. Se sofrerem qualquer outro tipo de ataques/crises, será requerido um período de um ano sem novos episódios até poder ser emitida uma carta (ver «Epilepsia»).

12.8. Crises devidas à alteração ou à redução do tratamento anti-epiléptico prescrita pelo médico: os pacientes poderão ser aconselhados a não conduzir desde o início do período de alteração/redução e, subsequentemente, por um período de seis meses a contar da paragem do tratamento. Se, na sequência de uma crise ocorrida quando da alteração ou da interrupção do tratamento a conselho do médico, for reintroduzida a terapêutica anterior, os pacientes ficam inibidos de conduzir por um período de três meses.

12.9. Após uma cirurgia destinada a tratar a epilepsia: ver «Epilepsia».

Grupo 2:

12.10. Os candidatos não devem tomar qualquer medicamento anti-epiléptico durante o período sem crises requerido. Devem ser objecto de um acompanhamento médico adequado. O exame neurológico aprofundado não deve revelar qualquer patologia cerebral relevante e o electro-encefalograma (EEG) qualquer actividade epileptiforme. Na sequência de um episódio agudo, será efectuado um EEG e um exame neurológico adequado.

12.11. Crise de epilepsia provocada: os candidatos que tenham sofrido uma crise de epilepsia provocada por um factor desencadeador reconhecível, cuja ocorrência seja pouco provável durante a prática da condução podem ser declarados aptos para conduzir com base numa análise caso a caso, mediante um parecer neurológico. Na sequência de um episódio agudo, será efectuado um EEG e um exame neurológico adequado.

As pessoas com lesão intracerebral estrutural cujo risco de crises tenha aumentado não devem ser autorizadas a conduzir veículos do grupo 2 até que o risco de epilepsia tenha sido reduzido para, pelo menos, 2 % por ano. A avaliação deve, se necessário, obedecer ao disposto nas outras secções pertinentes do anexo III (nomeadamente no caso do álcool).

12.12. Primeira crise não provocada ou crise isolada: os candidatos que tenham sofrido uma primeira crise de epilepsia não provocada poderão ser declarados aptos para a condução após um período de cinco anos sem crises, sem a ajuda de medicamentos anti-epilépticos, mediante um exame neurológico adequado. As autoridades nacionais podem autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto.

12.13. Outra perda de consciência: a perda de consciência deve ser avaliada em função do risco de recorrência durante a condução. O risco de recorrência não deve ser superior a 2 % por ano.

▼M1

12.14. Epilepsia: devem decorrer 10 anos sem novas crises sem a ajuda de tratamento anti-epiléptico. As autoridades nacionais poderão autorizar os condutores com bons indicadores prognósticos reconhecidos a conduzir após um período mais curto. O mesmo se aplica também em caso de «epilepsia juvenil».

Certas patologias (nomeadamente a malformação artero-venosa ou a hemorragia intracerebral) implicam um risco acrescido de crise, mesmo que tal não tenha ainda acontecido. Nesse caso, deve ser efectuado um exame por uma autoridade médica competente. Para poder ser emitida uma carta de condução, o risco de crise não deve ser superior a 2 % por ano.

▼B

PERTURBAÇÕES MENTAIS

Grupo 1

13.1 A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor:

— que sofra de problemas mentais graves, congénitos ou adquiridos por doença, traumatismo ou intervenções neurocirúrgicas,

— que sofra de atraso mental grave,

— que sofra de perturbações de comportamento graves devido à senescência ou de perturbações graves da capacidade de discernimento, de comportamento e de adaptação ligadas à personalidade,

excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico regular.

Grupo 2

13.2 A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos ou perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

ÁLCOOL

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

Grupo 1

14.1 A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor em situação de dependência do álcool ou que não possa dissociar a condução do consumo de álcool.

No termo de um período comprovado de abstinência e sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular, a carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que tenha estado no passado em situação de dependência do álcool.

Grupo 2

14.2 A autoridade médica competente terá em devida conta os riscos e perigos adicionais associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

▼B

DROGAS E MEDICAMENTOS

15. Abuso

A carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor em situação de dependência de substâncias de acção psicotrópica ou que, embora não seja dependente, tenha por hábito consumi-las em excesso, seja qual for a categoria de carta solicitada.

Consumo regular

Grupo 1

15.1 A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que consuma regularmente substâncias psicotrópicas, seja sob que forma for, susceptíveis de comprometer a sua aptidão para conduzir sem perigo, se a quantidade absorvida for tal que exerça uma influência nefasta sobre a condução. O mesmo se passa em relação a qualquer outro medicamento ou associação de medicamentos que exerçam influência sobre a aptidão para a condução.

Grupo 2

15.2 A autoridade médica competente terá em devida conta os riscos e perigos adicionais ligados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

AFECÇÕES RENAIS

Grupo 1:

16.1 A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de insuficiências renais graves, sob reserva de um parecer médico abalizado e na condição de o interessado ser submetido a controlos médicos regulares.

Grupo 2

16.2 A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de insuficiências renais graves irreversíveis, excepto em casos excepcionais, devidamente justificados por um parecer médico abalizado e sujeitos a controlos médicos regulares.

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Grupo 1

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

Grupo 2

17.2 A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais ligados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

18. Regra geral, a carta de condução não deverá ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de uma afecção não mencionada nos pontos precedentes que seja susceptível de constituir ou provocar uma incapacidade funcional de natureza a comprometer a segurança rodoviária aquando da condução de um veículo a motor, excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico regular.

▼B

ANEXO IV

REQUISITOS MÍNIMOS PARA OS EXAMINADORES QUE REALIZAM EXAMES PRÁTICOS DE CONDUÇÃO

1. **Competências necessárias para ser examinador**

1.1 Qualquer pessoa autorizada a proceder, num veículo a motor, a uma avaliação prática das capacidades de condução de um candidato, deverá ter conhecimentos, competências e aptidões nos domínios referidos nos pontos 1.2 a 1.6.

1.2 As competências do examinador devem ser apropriadas para a avaliação da capacidade de um candidato que pretenda obter a carta de condução relativa à categoria de veículos em que está a fazer o exame de condução.

1.3 Conhecimentos e aptidões em matéria de condução e avaliação:

— teoria de comportamento durante a condução;

— compreender os riscos e evitar acidentes;

— manual relativo às regras dos exames de condução;

— requisitos específicos dos exames de condução;

— legislação rodoviária e de trânsito pertinente, incluindo legislação nacional e da UE e directrizes para a sua interpretação;

— teoria e técnicas de avaliação;

— condução defensiva.

1.4 Competências em matéria de avaliação:

— capacidade para observar com precisão, acompanhar e avaliar o desempenho global do candidato, nomeadamente:

  — o seu reconhecimento correcto e global de situações de perigo;

  — a sua identificação precisa das causas e consequências prováveis dessas situações;

  — as suas provas de competência e seu reconhecimento dos erros;

  — a sua uniformidade e coerência na avaliação das situações;

— assimilar rapidamente informação e distinguir o essencial;

— antecipar, identificar problemas potenciais e criar estratégias para os resolver;

— proceder oportunamente a um balanço construtivo.

1.5 Capacidades pessoais de condução:

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

▼B

1.6 Qualidade do serviço:

— definir e comunicar ao candidato em que consistirá o exame;

— comunicar com clareza, escolhendo o conteúdo, estilo e linguagem mais adequados em função dos interlocutores e do contexto e responder às perguntas dos candidatos;

— dar informações precisas sobre os resultados do exame;

— tratar os candidatos com respeito e de forma não discriminatória.

1.7 Conhecimentos sobre as características técnicas e físicas dos veículos:

— conhecimentos sobre as características técnicas dos veículos, como por exemplo, direcção, pneus, travões, faróis, especialmente em relação a motociclos e veículos pesados;

— segurança das operações de carga;

— conhecimentos sobre as características físicas dos veículos, como por exemplo, velocidade, atrito, dinâmica, energia.

1.8. Conduzir poupando combustível e respeitando o ambiente.

2. **Condições gerais**

2.1 Os examinadores para a categoria B:

a) devem ser titulares de uma carta de condução da categoria B pelo menos há três anos;

b) devem ter pelo menos 23 anos de idade;

c) devem ter completado com aproveitamento a habilitação inicial prevista no ponto 3 do presente Anexo e, posteriormente, ter satisfeito as disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4 do presente Anexo;

d) devem ter concluído uma formação profissional pelo menos de nível 3, tal como definida na Decisão 85/368/CEE do Conselho de 16 de Julho de 1985, relativa à correspondência de qualificações de formação profissional entre Estados-Membros da Comunidade Europeia [1];

e) não podem exercer simultaneamente a actividade de instrutor comercial numa escola de condução.

2.2 Os examinadores para as restantes categorias:

a) devem ser titulares de uma carta de condução da categoria em causa ou possuir conhecimentos equivalentes, através de uma habilitação profissional adequada;

b) devem ter completado com aproveitamento a habilitação inicial prevista no ponto 3 do presente Anexo e, posteriormente, ter satisfeito as disposições em matéria de garantia de qualidade e de formação contínua previstas no ponto 4 do presente Anexo;

c) devem ter sido examinadores para a categoria B durante, pelo menos, três anos; este período pode ser suprimido na condição de o examinador provar ter:

— pelo menos cinco anos de experiência de condução na categoria em causa, ou

[1] JO L 199, 31.7.1985, p. 56.

▼B

— uma avaliação teórica e prática da aptidão para a condução de nível superior ao exigido para a obtenção da carta de condução, tornando assim desnecessário aquele requisito;

d) devem ter concluído uma formação profissional pelo menos de nível 3, tal como definida na Decisão 85/368/CEE;

e) não podem exercer simultaneamente a actividade de instrutor comercial numa escola de condução. […]

2.3. *Equivalências*

2.3.1 Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efectuarem exames de condução das categorias AM, A1, A2 e A após a obtenção da habilitação inicial exigida no ponto 3 para uma destas categorias.

2.3.2 Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efectuarem exames de condução das categorias C1, C, D1 e D após a obtenção da habilitação inicial exigida no ponto 3 para uma destas categorias.

2.3.3 Os Estados-Membros podem autorizar os examinadores a efectuarem exames de condução das categorias BE, C1E, CE, D1E e DE após a obtenção da habilitação inicial exigida no ponto 3 para uma destas categorias.

3. **Habilitação inicial**

3.1. *Formação inicial*

3.1.1 Antes de serem autorizados a efectuar exames de condução, os examinadores devem ter completado com aproveitamento o programa de formação especificado pelo Estado-Membro para a obtenção das competências estabelecidas no ponto 1.

3.1.2 Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de um programa de formação determinado dirá respeito à autorização para efectuar exames de condução de uma ou mais categorias de carta de condução.

3.2. *Exames*

3.2.1 Antes de serem autorizados a efectuar exames de condução, os examinadores devem comprovar que possuem conhecimentos, competências e aptidões de nível satisfatório no tocante às matérias enumeradas no ponto 1.

3.2.2 Os Estados-Membros instituirão uma série de exames destinados a avaliar, de modo pedagogicamente adequado, as competências da pessoa em causa definidas no ponto 1, designadamente no ponto 1.4. Esses exames deverão incluir uma prova teórica e uma prova prática. Pode ser utilizada, sempre que adequada, a avaliação assistida por computador. Os pormenores relativos à natureza e duração das provas e avaliações que integram esses exames ficarão ao critério de cada Estado-Membro.

3.2.3 Os Estados-Membros devem determinar se o conteúdo de um exame determinado dirá respeito à autorização para efectuar exames de condução de uma ou mais categorias de carta de condução.

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

4.1 *Garantia de qualidade*

4.1.1 Os Estados-Membros devem estabelecer parâmetros de garantia de qualidade a fim de assegurarem a manutenção do nível dos examinadores.

▼B

4.1.2 Os parâmetros de garantia de qualidade devem incluir a supervisão dos examinadores durante o exercício das suas funções, a sua formação e nova acreditação subsequentes, a sua evolução profissional contínua e a apreciação periódica do resultado dos exames de condução que tenham efectuado.

4.1.3 Os Estados-Membros devem providenciar no sentido de os examinadores serem submetidos a uma supervisão anual segundo os parâmetros de garantia de qualidade estipulados no ponto 4.1.2. Além disso, os Estados-Membros devem providenciar no sentido de os examinadores serem observados de cinco em cinco anos no momento em que efectuam exames, durante um período mínimo cumulativo de pelo menos meio dia, de modo a permitir a observação de vários exames. Sempre que sejam detectados problemas devem ser tomadas as medidas de correcção adequadas. A pessoa que efectua a supervisão deve ser devidamente autorizada pelo Estado-Membro para esse efeito.

4.1.4 Os Estados-Membros podem estabelecer, relativamente aos examinadores autorizados a efectuar exames de condução em várias categorias, que a satisfação do requisito em matéria de supervisão dos exames de uma categoria seja extensiva às demais categorias.

4.1.5 A realização de exames de condução deve ser controlada e supervisionada por um organismo autorizado pelo Estado-Membro, de modo a garantir que a avaliação seja efectuada de forma correcta e harmonizada.

4.2. *Formação contínua*

4.2.1 Os Estados-Membros providenciarão no sentido de os examinadores se submeterem, a fim de manterem a autorização que lhes foi concedida, e independentemente do número de categorias para as quais possuam acreditação:

— a uma formação contínua mínima com carácter regular de quatro dias, no total, por cada período de dois anos, a fim de:

— manterem e actualizarem os conhecimentos necessários e as competências para examinar;

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

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

— a uma formação contínua mínima de pelo menos cinco dias por cada período de cinco anos:

— a fim de desenvolverem e manterem as competências práticas necessárias em matéria de condução.

4.2.2 Os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas de forma a garantir que seja administrada de imediato formação específica aos examinadores cujo desempenho tenha sido considerado muito insatisfatório pelo sistema de garantia de qualidade instituído.

4.2.3 A natureza da formação contínua pode assumir a forma de sessão de informação, aula, ensino convencional ou por via electrónica, podendo ser ministrada individualmente ou em grupo. Poderá incluir a nova acreditação de parâmetros que os Estados-Membros considerem adequada.

4.2.4 Os Estados-Membros podem estabelecer, relativamente aos examinadores autorizados a efectuar exames de condução em várias categorias, que a satisfação do requisito em matéria de formação contínua no que diz respeito aos exames de uma categoria seja extensiva às demais categorias, desde que a condição mencionada no ponto 4.2.5 esteja satisfeita.

4.2.5 Os examinadores que não tenham efectuado exames de uma categoria num período de 24 meses deverão submeter-se a uma reavaliação adequada antes de serem autorizados a efectuar exames de condução nessa categoria. Essa reavaliação pode ser integrada no requisito constante do ponto 4.2.1.

▼B

5. **Direitos adquiridos**

5.1 Os Estados-Membros podem permitir que as pessoas autorizadas a efectuar exames de condução imediatamente antes de as presentes disposições entrarem em vigor continuem a efectuar esses exames, mesmo que não estivessem autorizadas nos termos das condições gerais referidas no ponto 2 ou do procedimento de qualificação inicial estabelecido no ponto 3.

5.2 Esses examinadores ficam no entanto sujeitos à supervisão periódica e às disposições em matéria de garantia de qualidade estabelecidas no ponto 4..

▼B

ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA A FORMAÇÃO E O EXAME DE CONDUÇÃO PARA OS CONJUNTOS DEFINIDOS NO SEGUNDO PARÁGRAFO DA ALÍNEA B) DO N.º 4 DO ARTIGO 4.º.

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para:

   — aprovar e fiscalizar a formação prevista na alínea d) do n.º 1, do artigo 7.º ou

   — organizar o exame de controlo de aptidão e de comportamento previsto na alínea d) do n.º 1, do artigo 7.º.

2.1 Duração das acções de formação dos condutores

   — Pelo menos 7 horas.

3. Conteúdo da formação dos condutores

   A formação dos condutores inclui o conhecimento, as aptidões e o comportamento referidos nos pontos 2 e 7 do Anexo II. Deverá ser dada especial atenção aos seguintes pontos:

   — Dinâmica da condução, critérios de segurança, veículo tractor e reboque (dispositivo de engate), carregamento correcto e dispositivos de segurança;

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

   — Todos os participantes na formação têm de efectuar a parte prática e demonstrar a sua aptidão e comportamento em estradas públicas:

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

4. Duração e conteúdo do exame de aptidões e de comportamento

A duração do exame e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar a aptidão e o comportamento a que se refere o ponto 3.

▼B

ANEXO VI

REQUISITOS MÍNIMOS PARA AS ACÇÕES DE FORMAÇÃO E O EXAME DE CONDUTORES PARA MOTOCICLOS DA CATEGORIA A (ACESSO PROGRESSIVO)

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para:

   — aprovar e fiscalizar as acções de formação previstas na alínea c) do n.º 1, do artigo 7.º ou

   — organizar o exame de aptidão e de comportamento previsto na alínea c) do n.º 1, do artigo 7.º.

2. Duração das acções de formação

   — Pelo menos 7 horas.

3. Conteúdo da formação dos condutores

   — A formação dos condutores deve conter todos os aspectos referidos no ponto 6 do Anexo II.

   — Cada participante tem de realizar a parte prática da formação e demonstrar a sua aptidão e comportamento em estradas públicas.

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

4. Duração e conteúdo do exame de aptidão e de comportamento

A duração do exame e a distância percorrida devem ser suficientes para avaliar a aptidão e o comportamento a que se refere o ponto 3 do presente Anexo.

▼B

ANEXO VII

Parte A

DIRECTIVA REVOGADA E SUAS SUCESSIVAS ALTERAÇÕES

(a que se refere o artigo 17.º)

Directiva 91/439/CEE do Conselho ([1])	JO L 237 de 24.8.1991, p. 1.
Directiva 94/72/CE do Conselho	JO L 337 de 24.12.1994, p. 86
Directiva 96/47/CE do Conselho	JO L 235 de 17.9.1996, p. 1
Directiva 97/26/CE do Conselho	JO L 150 de 7.6.1997, p. 41
Directiva 2000/56/CE da Comissão	JO L 237 de 21.9.2000, p. 45
Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, apenas o n.º 2 do artigo 10.º	JO L 226 de 10.9.2003, p. 4
Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, apenas o ponto 24 do Anexo II	JO L 284 de 31.10.2003, p. 1

([1]) A Directiva 91/439/CEE foi também alterada pelo seguinte acto que não foi revogado: Acto de Adesão de 1994.

Parte B

PRAZOS DE TRANSPOSIÇÃO PARA O DIREITO NACIONAL E DE APLICAÇÃO

(a que se refere o artigo 17.º)

Directiva	Data-limite de transposição	Data de aplicação
Directiva 91/439/CEE	1 de Julho de 1994	1 de Julho de 1996
Directiva 94/72/CE	—	1 de Janeiro de 1995
Decisão 96/427/CE	—	16 de Julho de 1996
Directiva 96/47/CE	1 de Julho de 1996	1 de Julho de 1996
Directiva 97/26/CE	1 de Janeiro de 1998	1 de Janeiro de 1998
Directiva 2000/56/CE	30 de Setembro de 2003	30 de Setembro de 2003, 30 de Setembro de 2008 (ponto 6.2.5 do Anexo II) e 30 de Setembro de 2013 (ponto 5.2 do Anexo II)
Directiva 2003/59/CE	10 de Setembro de 2006	10 de Setembro de 2008 (transporte de passageiros) e 10 de Setembro de 2009 (transporte de mercadorias)

▼B

ANEXO VIII

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIAS

Directiva 91/439/CEE	Presente directiva
N.º 1 do artigo 1.º, primeiro período	N.º 1 do artigo 1.º, primeiro período
N.º 1 do artigo 1.º, segundo período	—
—	N.º 2 do artigo 1.º
N.º 2 do artigo 1.º	N.º 1 do artigo 2.º
—	N.º 2 do artigo 2.º
N.º 3 do artigo 1.º	—
N.º 1 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 1.º, segundo período
N.º 2 do artigo 2.º	N.º 1 do artigo 3.º
	N.º 2 do artigo 3.º
	N.º 3 do artigo 3.º
N.º 3 do artigo 2.º	—
N.º 4 do artigo 2.º	—
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, frase introdutória	N.º 1 do artigo 4.º, primeiro período
—	N.º 2 do artigo 4.º, primeiro travessão
—	N.º 2 do artigo 4.º, segundo travessão
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, primeiro travessão	N.º 3 do artigo 4.º, primeiro travessão
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, segundo travessão	N.º 4, alínea b) do artigo 4.º, primeiro parágrafo
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, terceiro travessão	N.º 4, alínea b) do artigo 4.º, segundo parágrafo
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, quarto travessão	N.º 4, alínea c) do artigo 4.º
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, quinto travessão	N.º 4, alínea f) do artigo 4.º
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, sexto travessão	N.º 4, alínea g) do artigo 4.º
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, sétimo travessão	N.º 4, alínea j) do artigo 4.º
N.º 1 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, oitavo travessão	N.º 4, alínea k) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, frase introdutória	—
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, primeiro travessão	N.º 3, alínea a) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, segundo travessão	N.º 4, alínea a) do artigo 4.º

▼B

Directiva 91/439/CEE	Presente directiva
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, terceiro travessão	N.º 4, alínea d) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, quarto travessão	N.º 4, alínea e) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, quinto travessão	N.º 4, alínea h) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, sexto travessão, frase introdutória	N.º 4, alínea i) do artigo 4.º
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, sexto travessão, primeiro subtravessão	—
N.º 2 do artigo 3.º, primeiro parágrafo, sexto travessão, segundo subtravessão	—
N.º 3 do artigo 3.º, frase introdutória	—
N.º 3 do artigo 3, primeiro travessão	N.º 1 do artigo 4.º, terceiro período
N.º 3 do artigo 3.º, segundo travessão, primeiro parágrafo	N.º 3 do artigo 4.º, segundo travessão
N.º 3 do artigo 3.º, segundo travessão, segundo parágrafo	—
N.º 3 do artigo 3.º, terceiro travessão	N.º 3 do artigo 4.º, primeiro travessão
N.º 3 do artigo 3.º, quarto travessão	N.º 4 do artigo 4.º, primeiro travessão
N.º 3 do artigo 3.º, quinto travessão	N.º 4 do artigo 4.º, segundo travessão
—	N.º 3 do artigo 4.º
N.º 4 do artigo 3.º	—
N.º 5 do artigo 3.º	—
N.º 6 do artigo 3.º	N.º 5 do artigo 4.º, primeiro período
—	N.º 5 do artigo 4.º, segundo período
Artigo 4.º	Artigo 5.º
N.º 1 do artigo 5.º	N.º 1 do artigo 6.º
N.º 1 do artigo 5.º, alínea a)	N.º 1 do artigo 6.º, alínea a)
N.º 1 do artigo 5.º, alínea b)	N.º 1 do artigo 6.º, alínea b)
N.º 2 do artigo 5.º, frase introdutória	N.º 2 do artigo 6.º, frase introdutória
N.º 2 do artigo 5.º, alínea a)	N.º 2 do artigo 6.º, alínea a)
N.º 2 do artigo 5.º, alínea b)	N.º 2 do artigo 6.º, alínea b)

▼B

Directiva 91/439/CEE	Presente directiva
—	N.º 2 do artigo 6.º, alínea c)
—	N.º 2 do artigo 6.º, alínea d)
—	N.º 2 do artigo 6.º, alínea e)
—	N.º 2 do artigo 6.º, alínea f)
N.º 3 do artigo 5.º	—
N.º 4 do artigo 5.º	N.º 4 do artigo 6.º
N.º 1 do artigo 6.º, frase introdutória	N.º 1 do artigo 4.º, segundo período
N.º 1 do artigo 6.º, alínea a), primeiro travessão	N.º 3 do artigo 4.º, alínea a), terceiro travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea a), segundo travessão	N.º 4 do artigo 4.º, alínea a), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea b), primeiro travessão	N.º 3 do artigo 4.º, alínea b), segundo travessão
	N.º 3 do artigo 4.º, alínea c), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea b), segundo travessão, primeira alternativa	N.º 4 do artigo 4.º, alínea b), quinto período
N.º 1 do artigo 6.º, alínea b), segundo travessão, segunda alternativa	N.º 4 do artigo 4.º, alínea c), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea b), terceiro travessão, primeira e segunda alternativas	N.º 4 do artigo 4.º, alínea g), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea b), terceiro travessão, terceira e quarta alternativas	N.º 4 do artigo 4.º, alínea e), terceiro travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea c), primeiro travessão, primeira e segunda alternativas	N.º 4 do artigo 4.º, alínea k), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6.º, alínea c), primeiro travessão, terceira e quarta alternativas	N.º 4 do artigo 4.º, alínea i), segundo travessão
N.º 2 do artigo 6.º	N.º 6 do artigo 4.º, primeiro parágrafo
—	N.º 6 do artigo 4.º, segundo parágrafo
N.º 3 do artigo 6.º	N.º 6 do artigo 4.º, terceiro e quarto parágrafos
N.º 1 do artigo 7.º, frase introdutória	N.º 1 do artigo 7.º, frase introdutória
N.º 1 do artigo 7.º, alínea a)	N.º 1 do artigo 7.º, alínea a)
—	N.º 1 do artigo 7.º, alínea b)
—	N.º 1 do artigo 7.º, alínea c)
—	N.º 1 do artigo 7.º, alínea d)
N.º 1 do artigo 7.º, alínea b)	N.º 1 do artigo 7.º, alínea e)

▼B

Directiva 91/439/CEE	Presente directiva
N.º 2 do artigo 7.º	—
N.º 3 do artigo 7.º	—
—	N.º 2 do artigo 7.º
—	N.º 3 do artigo 7.º
N.º 4 do artigo 7.º	N.º 4 do artigo 7.º
N.º 5 do artigo 7.º	N.º 5 do artigo 7.º, alínea a)
—	N.º 5 do artigo 7.º, alínea b)
—	N.º 5 do artigo 7.º, alínea c)
—	N.º 5 do artigo 7.º, alínea d)
N.º 1 do artigo 7.º-A	—
N.º 2 do artigo 7.º-A	Artigo 8.º
Artigo 7.º-B	Artigo 9.º
—	Artigo 10.º
Artigo 8.º	Artigo 11.º
Artigo 9.º	Artigo 12.º
Artigo 10.º	N.º 1 do artigo 13.º
—	N.º 2 do artigo 13.º
Artigo 11.º	Artigo 14.º
N.º 1 do artigo 12.º	—
N.º 2 do artigo 12.º	—
N.º 3 do artigo 12.º	Artigo 15.º
—	Artigo 16.º
Artigo 13.º	Artigo 17.º, primeiro parágrafo
—	Artigo 17.º, segundo parágrafo
—	Artigo 18.º
Artigo 14.º	Artigo 19.º
Anexo I	—
Anexo I-A	Anexo I
Anexo II	Anexo II
Anexo III	Anexo III
—	Anexo IV
—	Anexo V
—	Anexo VI