COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 1.2.2021
COM(2021) 34 final

2021/0018 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros (Codificações)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. A Comissão atribui, no contexto da Europa dos cidadãos, uma grande importância à simplificação e clarificação do direito da União, a fim de torná-lo mais acessível e fácil de compreender pelo cidadão comum, o que lhe permitirá novas oportunidades e a possibilidade de beneficiar dos direitos específicos que lhe são atribuídos.

   Este objetivo não pode ser alcançado enquanto se verificar uma dispersão de numerosas disposições, alteradas em diversas ocasiões, muitas vezes de forma substancial, facto que obriga a uma leitura tanto do ato original como dos atos que o alteram. Deste modo, é necessário um trabalho de análise considerável para identificar as regras vigentes com base na comparação de uma multiplicidade de atos diferentes.

   Por esta razão, e a fim de garantir a clareza e a transparência do direito, é necessária uma codificação das regras que tenham sido objeto de alterações frequentes.

2. Em 1 de abril de 1987, a Comissão decidiu[1] dar instruções aos seus serviços para que procedessem à codificação de todos os atos normativos após a ocorrência de, no máximo, dez alterações, salientando que se trata de um requisito mínimo e que os serviços devem tomar todas as medidas para codificar, com maior frequência, os textos pelos quais são responsáveis, a fim de garantir que as suas disposições sejam claras e facilmente compreensíveis.

3. As conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Edimburgo (dezembro de 1992) confirmaram este aspeto[2], salientando a importância da codificação, uma vez que proporciona segurança quanto ao direito aplicável a uma dada questão num determinado momento.

   A codificação deve ser efetuada respeitando integralmente o processo de adoção dos atos da União.

   Posto que da codificação não pode resultar qualquer alteração de fundo nos atos que dela são objeto, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão celebraram, em 20 de dezembro de 1994, um Acordo Interinstitucional sobre um método de trabalho acelerado tendo em vista a adoção rápida dos atos codificados.

4. O objetivo da presente proposta consiste em proceder a uma codificação da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho[3]. A nova diretiva substituirá os diversos atos nela integrados[4]. A presente proposta preserva integralmente o conteúdo dos atos codificados, limitando-se a reuni-los e apenas com as alterações formais exigidas pelo próprio processo de codificação.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Ver anexo 3 da parte A das conclusões.
3 Previsto no programa legislativo para 2020.
4 Ver anexo IV, parte A, da presente proposta.

5. A proposta de codificação foi elaborada com base numa consolidação preliminar, em 24 línguas oficiais, da Diretiva 2003/59/CE e dos atos que a alteram, realizada pelo Serviço das Publicações da União Europeia, através de um sistema de processamento de dados. Sempre que os artigos passaram a ter novos números, é apresentada a correspondência entre os antigos e os novos números num quadro constante do anexo V da presente diretiva.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

2021/0018 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros (Codificações)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[5],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[6],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓

(1) A Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[7] foi várias vezes alterada de modo substancial[8]. Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação da referida diretiva.

↓ 2018/645 considerando 1

(2) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011, intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico

[5] JO C […] de […], p. […].

[6] JO C […] de […], p. […].

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

[8] Ver anexo IV, parte A.

em recursos»[9], a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total segundo o qual a União deverá adotar uma posição próxima de zero mortes em acidentes de viação até 2050.

↓ 2018/645 considerando 2

(3) Na sua Comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020, intitulada «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020»[10], a Comissão propôs o objetivo de reduzir para metade o número de vítimas na estrada na União até 2020, a começar em 2010. A fim de alcançar este objetivo, a Comissão estabeleceu sete objetivos estratégicos, incluindo a melhoria da educação e da formação dos utentes da estrada e a proteção dos utentes vulneráveis da via pública.

↓ 2018/645 considerando 3

(4) A meta vinculativa de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa a nível de toda a economia da União em pelo menos 40 % até 2030 relativamente ao nível de 1990 foi aprovada pelo Conselho Europeu de 23 e 24 de outubro de 2014. Essa meta de redução das emissões contribuirá para o cumprimento dos objetivos de longo prazo estabelecidos pelo Acordo de Paris, e todos os setores da economia deverão contribuir para a alcançar. No setor dos transportes, é necessária uma abordagem abrangente para promover a redução das emissões e a eficiência energética. Deverão ser feitos progressos para a mobilidade hipocarbónica, nomeadamente através da investigação e da adoção de avanços tecnológicos já disponíveis. Convém formar devidamente os motoristas para conduzirem da forma mais eficiente possível.

↓ 2003/59/CE considerando 3 (adaptado)

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

↓ 2003/59/CE considerando 4 (adaptado)

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

---

[9] COM(2011) 144 final.
[10] COM(2010) 389 final.

↓ 2003/59/CE considerando 5

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

↓ 2003/59/CE considerando 6

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

↓ 2003/59/CE considerando 22 (adaptado)

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

↓ 2018/645 considerando 6 (adaptado)

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

↓ 2018/645 considerando 7 (adaptado)

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

exemplo, em função do tipo de estrada, do volume de tráfego ou da presença de utentes vulneráveis da estrada.

↓ 2018/645 considerando 8

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

↓ 2003/59/CE considerando 7 (adaptado)

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

↓ 2003/59/CE considerando 8 (adaptado)

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

↓ 2003/59/CE considerando 9

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

↓ 2018/645 considerando 9

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

↓ 2003/59/CE considerando 10 (adaptado)

(17) Para efeitos da qualificação inicial e da formação contínua, são exigências mínimas a respeitar as normas de segurança durante a condução e com o veículo imobilizado.

A promoção de uma condução defensiva (antecipação dos perigos, consciência da condução dos demais utentes da estrada), juntamente com a resultante racionalização do consumo de combustível, ⌦ deverá ter ⌫ efeitos positivos tanto para a sociedade como para o próprio sector dos transportes rodoviários.

↓ 2003/59/CE considerando 11

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

↓ 2003/59/CE considerando 12

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

↓ 2003/59/CE considerando 13

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

↓ 2003/59/CE considerando 14 (adaptado)

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

↓ 2003/59/CE considerando 15 (adaptado)

(22) A fim de certificar que o motorista nacional de um Estado-Membro é titular de um dos CAP previstos pela presente diretiva, e para facilitar o reconhecimento mútuo dos diferentes CAP, os Estados-Membros devem inscrever o código harmonizado ⌦ da União ⌫ previsto para o efeito, acompanhado da respetiva data de validade, sobre a própria carta de condução ou sobre a carta de qualificação de motorista, mutuamente reconhecida pelos Estados-Membros, cujo modelo harmonizado se encontra previsto na presente diretiva. Tendo em conta a importância dos direitos que confere em termos de segurança rodoviária e de igualdade das condições de concorrência, esta carta de qualificação de motorista deve satisfazer as mesmas exigências de segurança que a carta de condução.

↓ 2018/645 considerando 10

(23) Os Estados-Membros deverão proceder, em colaboração com a Comissão, ao intercâmbio eletrónico de informações sobre os CAP. Os Estados-Membros deverão criar a plataforma eletrónica necessária para esse efeito, tendo em conta uma análise custos-benefícios efetuada pela Comissão, incluindo a opção de alargar a rede de cartas de condução da UE criada ao abrigo da Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[11]. Para além de outras vantagens, tal permitirá aos Estados-Membros acederem facilmente a informações sobre as formações completadas não documentadas na carta de condução do condutor. É importante que os Estados-Membros e a Comissão se esforcem por desenvolver mais esta funcionalidade, a fim de permitir o acesso em tempo real durante os controlos na estrada.

↓ 2018/645 considerando 11 (adaptado)

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

[11] Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).

↓ 2018/645 considerando 12

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

↓ 2018/645 considerando 13 (adaptado)

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

↓ 2018/645 considerando 14 (adaptado)

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

↓ 2018/645 considerando 15

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

↓ 2018/645 considerando 19

(29) A fim de contribuir para a redução das emissões de gases com efeito de estufa e de melhorar a qualidade do ar, facilitando a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de autorizar os titulares de uma carta de condução de categoria B a conduzir determinados tipos de veículos movidos a combustíveis alternativos cuja massa máxima autorizada seja superior a 3 500 kg mas não superior a 4 250 kg. Essa possibilidade de exceder os 3 500 kg deverá estar condicionada a que a massa adicional permitida se deva exclusivamente ao excesso de massa resultante dos sistemas de propulsão alternativos e deverá estar sujeita a limitações e condições destinadas a evitar efeitos negativos sobre a segurança rodoviária.

↓ 2003/59/CE considerando 17 (adaptado)

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

↓ 2019/1243 Art. 1 e Anexo IX (adaptado)

(31) A fim de adaptar a ⌦ presente ⌫ Diretiva ao progresso técnico e científico, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do ⌦ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ⌫ deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a alterar os anexos I e II da ⌦ presente ⌫ diretiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[12]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

↓ 2018/645 considerando 20 (adaptado)

(32) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, ⌦ estabelecer uma ⌫ norma, à escala da ⌦ União ⌫, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à natureza transfronteiriça do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem

[12] JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esse objetivo.

↓

(33) A presente diretiva aplica-se sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno e às datas de aplicação das diretivas, indicados no anexo IV, parte B,

---

↓ 2003/59/CE

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

↓ 2018/645 Art. 1, pt. 1

Artigo 1.º

Âmbito

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

a) Nacionais de um Estado-Membro; e

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

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

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

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

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

↓ 2018/645 Art. 1, pt. 2

Artigo 2.º

Isenções

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Os motoristas não ofereçam serviços de transporte;

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

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

↓ 2003/59/CE (adaptado)

Artigo 3.º

Qualificação e formação

1. A atividade de condução, definida no artigo 1.º, está subordinada às obrigações de qualificação inicial e de formação contínua. Para o efeito, os Estados-Membros estabelecem:

a) Um sistema de qualificação inicial

Os Estados-Membros escolhem entre as duas opções seguintes:

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

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

ii) Opção que inclui apenas exames

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

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

b) Um sistema de formação contínua

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

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

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

3. Os Estados-Membros podem dispensar os motoristas que tenham obtido o CAP previsto no Regulamento (CE) n.° 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[13] dos exames previstos no n.º 1, alínea a), subalíneas i) e ii), e no n.º 2 quanto às matérias abrangidas pelo

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

exame previsto nesse regulamento e, eventualmente, da frequência da parte dos cursos correspondentes a essas matérias.

Artigo 4.º

Direitos adquiridos

Estão isentos da obrigação de qualificação inicial os motoristas que:

a) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias D1, D1 + E, D ou D + E ou de uma carta ⌦ de condução ⌫ reconhecida como equivalente, emitida até ⌦ 10 de setembro de 2008 ⌫;

b) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias C1, C1 + E, C ou C + E ou de uma carta ⌦ de condução ⌫ reconhecida como equivalente, emitida ⌦ até 10 de setembro de 2009 ⌫.

Artigo 5.º

Qualificação inicial

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

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

a) A partir da idade de 18 anos:

   i) um veículo das categorias de carta ⌦ de condução ⌫ C e C + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º1,

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

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

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

a) A partir da idade de 21 anos:

   i) um veículo das categorias de carta ⌦ de condução ⌫ D e D + E para efetuar o transporte de passageiros sob a forma de serviço regular em que o percurso de linha não exceda 50 quilómetros, bem como um veículo das categorias de carta ⌦ de condução ⌫ D1 e D1 + E, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º, n.º 2.

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

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

   Os Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 20 anos, na condição de ser titular do CAP referido no artigo 6.º,

n.º 1. Essa idade pode ser reduzida para 18 anos se o motorista conduzir esses veículos sem passageiros;

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

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

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

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

Artigo 6.º

CAP comprovativo da qualificação inicial

1. CAP comprovativo da qualificação inicial

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

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

b) CAP emitido com base em exames

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

2. CAP comprovativo da qualificação inicial acelerada

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

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

↓ 2018/645 Art. 1, pt. 3

Artigo 7.º

Formação contínua

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

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

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

↓ 2003/59/CE (adaptado)

Artigo 8.º

CAP comprovativo da formação contínua

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

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

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

3. Os motoristas que tiverem completado a primeira formação contínua referida no n.º 2 devem seguir uma formação contínua de cinco em cinco anos antes do fim do período de validade do CAP comprovativo da formação contínua.

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

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

Artigo 9.º

Local da formação

↓ 2018/645 Art. 1, pt. 4

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

↓ 2003/59/CE (adaptado)

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

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

↓ 2018/645 Art. 1, pt. 5 (adaptado)

Artigo 10.º

Código da União

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

– na carta de condução, ou

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

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

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

2. Um motorista referido no artigo 1.º, alínea b), ⌦ da presente diretiva ⌫ que conduza veículos utilizados no transporte de mercadorias por via rodoviária também é autorizado a comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente diretiva por meio do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho[14], desde que o certificado ostente o código «95» da União. Para efeitos da presente diretiva, o Estado-Membro emissor refere o código «95» da União na secção de observações do certificado, se o motorista em causa tiver cumprido os requisitos de qualificação e os requisitos de formação previstos na presente diretiva.

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

🡻 2018/645 Art. 1, pt. 6 (adaptado)

Artigo 11.º

Rede de execução

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

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

3. Os Estados-Membros asseguram que o tratamento dos dados pessoais seja efetuado unicamente para efeitos de verificação do cumprimento da presente diretiva, nomeadamente dos requisitos de formação nela estabelecidos, nos termos do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho[15].

---

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

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

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

↓ 2019/1243 Art. 1 e anexo, pt. IX, 5)

Artigo 12.º

Adaptação ao progresso científico e técnico

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

Artigo 13.º

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 12.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 12.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

↓ 2003/59/CE (adaptado)

Artigo 14.º

Revogação

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

↓

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

↓ 2003/59/CE (adaptado)

Artigo 15.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor ⌦ em 24 de maio de 2021 ⌫.

Artigo 16.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente