



Bruxelas, 1.2.2017  
COM(2017) 47 final

2017/0015 (COD)

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2017) 26 final}

{SWD(2017) 27 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DA PROPOSTA

#### • Razões e objetivos da proposta

A Diretiva 2003/59/CE («a diretiva») estabelece os requisitos de qualificação inicial e de formação contínua dos motoristas profissionais de camiões e autocarros, melhorando, assim, a segurança nas estradas europeias.

O objetivo da diretiva é elevar os padrões de comportamento entre os novos motoristas, assim como preservar e melhorar as competências profissionais dos motoristas de camiões e de autocarros já existentes em toda a UE. A diretiva visa especificamente uma maior consciencialização dos motoristas quanto aos riscos existentes, na perspetiva da sua redução e do aumento da segurança rodoviária. Além disso, a diretiva estabelece normas sobre competências profissionais a fim de assegurar uma concorrência leal em toda a UE.

Os Estados-Membros dispõem de um elevado grau de flexibilidade na forma como aplicam a diretiva, por exemplo relativamente ao conteúdo específico da formação dos motoristas e no que toca aos processos administrativos e à estrutura do sistema de formação.

Em julho de 2012, a Comissão Europeia publicou um relatório sobre a aplicação da diretiva que assinalava uma série de deficiências. A avaliação *ex post* da diretiva, incluindo uma consulta das partes interessadas, foi concluída em outubro de 2014.

Nela se concluiu que a diretiva tinha sido aplicada sem problemas de maior. A diretiva tinha melhorado a mobilidade da mão de obra e contribuído para a livre circulação dos motoristas. A avaliação também confirmou que a diretiva contribuiu eficazmente para o seu objetivo primordial de garantir a segurança rodoviária.

A avaliação identificou igualmente deficiências que prejudicam a eficácia e a coerência do quadro normativo e que danam aos objetivos originais da diretiva. Estas deficiências são explicadas na secção 3.

#### • Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial

A presente diretiva é parte integrante do quadro geral da legislação da UE relativa aos motoristas profissionais de camiões e autocarros. Está também estreitamente ligada à segurança rodoviária e funciona em paralelo com outros atos legislativos da UE, tais como a diretiva relativa às cartas de condução<sup>1</sup>, a diretiva relativa ao transporte de mercadorias perigosas<sup>2</sup> e as normas relativas aos tempos de condução e períodos de repouso<sup>3</sup>. Funciona igualmente lado a lado com a legislação da UE sobre o acesso ao mercado.

A avaliação identificou vários problemas específicos relativos à coerência com outra legislação da UE. A este respeito, o objetivo consiste em garantir a coerência da legislação da UE.

Clarificar o reconhecimento mútuo dos certificados de motorista para efeitos da diretiva melhoraria a coerência interna da diretiva entre as disposições sobre o lugar de formação e os processos administrativos de reconhecimento mútuo. Além disso, melhoraria a coerência com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, assegurando o reconhecimento mútuo da formação de

<sup>1</sup> Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução.

<sup>2</sup> Diretiva 2008/68/CE relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas.

<sup>3</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

motorista profissional, tendo em conta, simultaneamente, a recente avaliação do referido regulamento.

Todas as opções contribuem para uma melhor formação e, por conseguinte, para a melhoria da segurança rodoviária. Tal é compatível com os objetivos da diretiva, com o Livro Branco de 2011 sobre os transportes e com a comunicação de 2010 «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», nomeadamente o objetivo de reduzir consideravelmente o número de acidentes e lesões e de reduzir para metade o número de mortes durante este período. Um dos principais objetivos da comunicação é melhorar o ensino e a formação, incluindo a formação após obtenção da carta de condução dos utilizadores da estrada.

- **Coerência com outras políticas da União**

O Livro Branco sobre o futuro da política de transportes promove a sustentabilidade ambiental através do seu objetivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes da indústria dos transportes em 60 % até 2050. Dar ainda mais destaque à formação em matéria de condução eficiente ao nível do consumo de combustível para motoristas profissionais reduzirá as emissões de CO<sub>2</sub> e os custos de combustível.

A iniciativa é coerente com a atual prioridade da Comissão de aumentar o crescimento e o emprego. Disposições modernizadas sobre formação contribuem para os objetivos de crescimento inteligente com uma economia baseada no conhecimento e na inovação, em que a aprendizagem ao longo da vida e a capacidade de adaptação às inovações tecnológicas desempenham um papel importante, assim como o crescimento sustentável, através da promoção de uma economia mais competitiva e de um crescimento mais inclusivo, encorajando uma economia com elevados níveis de emprego. Além disso, o melhoramento do reconhecimento mútuo da formação dos motoristas é coerente com a melhoria do mercado único, nomeadamente a mobilidade dos trabalhadores.

Encorajar a utilização de ferramentas informáticas é coerente com as políticas no âmbito da estratégia para o mercado único digital.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

- **Base jurídica**

A base jurídica da diretiva relativa à formação dos motoristas profissionais (2003/59/CE) e da alteração proposta é o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)<sup>4</sup> (ex-artigo 71.º TCE). Este artigo constitui o fundamento da adoção da legislação da UE no sentido de melhorar a segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A UE partilha competências com os Estados-Membros na regulamentação do domínio dos transportes de acordo com o artigo 4.º, n.º 2, alínea g), do TFUE. A UE só pode legislar na medida em que os Tratados o permitam, tomando em devida consideração os princípios da necessidade, da subsidiariedade e da proporcionalidade<sup>5</sup>.

Cerca de 33 % de todas as viagens efetuadas por veículos pesados de mercadorias na UE atravessam as fronteiras entre os Estados-Membros. Cerca de 8 % do transporte

---

<sup>4</sup> Versão consolidada do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia [2010], JO C 83/47.

<sup>5</sup> Versão consolidada do Tratado da União Europeia [2008] JO C 115/13, artigo 5.º, n.ºs 3 e 4.

transfronteiras na UE envolve autocarros ou camionetas de passageiros. Estes números têm aumentado nos últimos anos.

O problema do reconhecimento mútuo da formação contínua seguida noutro Estado-Membro não pode ser resolvido de forma eficaz através de ações isoladas dos Estados-Membros. Embora a emissão de cartas de qualificação de motorista, tal como previsto na diretiva, viesse resolver a situação, a atual legislação torna este procedimento facultativo. Oito Estados-Membros optaram por não utilizar esta prerrogativa, apesar dos esforços envidados pelo comité do CAP (certificado de aptidão profissional) no sentido da resolução do problema mediante a tomada de medidas não legislativas. Assim, afigura-se necessária a ação legislativa da UE para assegurar que as práticas administrativas nos Estados-Membros permitem o reconhecimento mútuo da formação no âmbito da UE. A existência de possíveis acordos bilaterais entre alguns Estados-Membros não pode assegurar eficazmente o reconhecimento mútuo em toda a UE.

A interpretação díspar da diretiva e as diferentes práticas aplicadas pelos Estados-Membros afetam negativamente o funcionamento do mercado único. As tentativas já efetuadas no sentido de fazer convergir o entendimento e a aplicação da diretiva em todos os Estados-Membros através de ações não legislativas, tais como a emissão de notas de orientação ou os debates no âmbito do comité do CAP, não produziram resultados suficientes. Só a existência de normas comuns ao nível da UE pode criar condições de concorrência equitativas para os operadores de transportes rodoviários, assegurando, simultaneamente, um nível mínimo de segurança rodoviária.

Além disso, como a legislação da UE exige uma formação específica sobre mercadorias perigosas, a sensibilização para a deficiência e para o bem-estar dos animais, cabe à UE fornecer a certeza jurídica e assegurar a coerência entre os diferentes instrumentos da legislação da UE.

No que toca à formação contínua, alguns Estados-Membros desviaram-se dos objetivos de segurança por terem permitido que o mesmo módulo de curso fosse frequentado diversas vezes ou por terem proposto um curso de formação completo sem abordagem de questões de segurança. Embora caiba principalmente e deva caber aos Estados-Membros adaptar as suas formações às respetivas necessidades e prioridades nacionais, é à UE que toca assegurar que o nível mínimo dos conteúdos de formação seja coerente com os objetivos globais.

- **Proporcionalidade**

Tal como indicado no ponto 7 do relatório de avaliação de impacto, os problemas identificados podem ser solucionados da melhor maneira a nível da UE na forma de uma diretiva alterada que forneça esclarecimentos relativamente a determinados elementos e estabeleça melhores requisitos mínimos harmonizados, continuando, não obstante, a oferecer aos Estados-Membros uma certa flexibilidade.

Uma diretiva revista constitui uma medida proporcionada porque permitiria que se continuasse a harmonização dos requisitos de formação a fim de resolver alguns dos problemas, não deixando de dar aos Estados-Membros a flexibilidade necessária para adaptar a execução de partes da formação ao seu ambiente económico e social e às necessidades e características específicas do seu setor de transportes rodoviários.

Uma diretiva da UE garantiria que os requisitos mínimos de formação adequados sejam aplicados e que a formação seja reconhecida em toda a UE.

- **Escolha do instrumento**

Tendo em conta o número limitado de alterações propostas e que o ato jurídico original é uma diretiva, trata-se do instrumento mais adequado.

### 3. **RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A avaliação concluiu que a diretiva foi aplicada nos Estados-Membros sem problemas de maior, tendo melhorado a mobilidade da mão de obra e contribuído para assegurar a livre circulação dos motoristas. Além disso, a avaliação confirmou ainda que a diretiva contribui eficazmente para o seu principal objetivo de assegurar a segurança rodoviária em conjunto com a legislação acima mencionada.

Sucedendo ainda que, enquanto a avaliação *ex post* mostrou que a diretiva teve, de uma maneira geral, um efeito positivo sobre o setor, identificou igualmente lacunas que prejudicam a eficácia e a coerência do quadro normativo e que minam os objetivos da diretiva.

As principais insuficiências identificadas foram as seguintes:

- 1) dificuldades por parte dos motoristas na obtenção do reconhecimento de formação completada/parcialmente completada noutro Estado-Membro;
- 2) teor da formação apenas parcialmente pertinente para as necessidades dos motoristas;
- 3) dificuldades e incertezas jurídicas na interpretação das isenções;
- 4) incoerências nas condições de idade mínima entre a diretiva relativa à formação dos motoristas profissionais (2003/59/CE) e a diretiva relativa às cartas de condução (2006/126/CE), ambiguidade sobre a possibilidade de combinar uma formação de motorista profissional com outros cursos de formação exigidos ao abrigo da legislação da UE (ou seja, formação no domínio das mercadorias perigosas (ADR), dos direitos dos passageiros e do bem-estar dos animais) e falta de clareza no que diz respeito à utilização de TIC nos cursos de formação (por ex.,- aprendizagem eletrónica/mista).

O objetivo da proposta consiste em lidar de forma adequada com as lacunas identificadas.

- **Consulta das partes interessadas**

A preceder a redação da proposta legislativa, realizaram-se consultas públicas destinadas a recolher o maior número possível de comentários e sugestões das pessoas e organismos interessados. Esse exercício respeitou as normas mínimas de consulta das partes interessadas estabelecidas na Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2002 (COM(2002) 704 final).

O processo de consulta incluiu dois tipos de ações – a recolha de opiniões e a de dados. Foram utilizados métodos de consulta abertos e específicos e várias ferramentas de consulta.

No que diz respeito à **consulta aberta**, uma consulta pública através da internet teve lugar entre 17 de julho e 25 de outubro de 2013. A Comissão recebeu 395 contribuições, tendo 203 respondentes participado como particulares, enquanto 192 responderam em nome de

instituições ou representações de interesses. 58 respondentes estão registados no Registo de Transparência do Parlamento Europeu e da Comissão Europeia.

Os participantes salientaram a importância da ação em curso por parte da UE no domínio das qualificações e da formação dos motoristas profissionais. As partes interessadas consideraram que a diretiva contribuiu apenas de forma insuficiente para a consecução dos seus objetivos, nomeadamente para a melhoria da segurança rodoviária, o desenvolvimento das competências dos motoristas profissionais, a mobilidade dos motoristas e a criação de condições de concorrência equitativas para motoristas e empresas. As opiniões divergiram, contudo, quanto às medidas concretas necessárias para resolver estas dificuldades.

O relatório da consulta, as contribuições recebidas, um resumo delas e o relatório da conferência de partes interessadas que teve lugar em 6 de março de 2014 estão disponíveis no sítio Web da Unidade de Segurança Rodoviária da DG MOVE e no sítio Web «A sua voz na Europa»<sup>6</sup>.

O processo de *consulta específica* incluiu os seguintes elementos:

- A Comissão apresentou a iniciativa no âmbito do diálogo social com os parceiros sociais no domínio dos transportes rodoviários em 24 de junho de 2013 e com os transportes públicos urbanos em 25 de setembro de 2013<sup>7</sup>. Os principais resultados da consulta pública aberta foram mais uma vez apresentados aos parceiros sociais no domínio dos transportes rodoviários em 25 de abril de 2014. As questões de fundo abordadas na proposta foram apresentadas aos parceiros sociais em 19 de novembro de 2014. Nessa ocasião, os parceiros sociais exprimiram o seu apoio por poderem contar com legislação a nível da UE neste domínio e nada objetaram aos objetivos propostos pela Comissão.
- Em 6 de março de 2014 teve lugar uma audição das partes interessadas em Bruxelas com a participação de delegações de cerca de 100 organizações representativas de operadores de transportes, tanto de carga como de passageiros, prestadores de formação e administrações nacionais. A conferência confirmou as conclusões da consulta pública aberta (cf. *supra*). O relatório da conferência pode ser consultado no sítio Web da Unidade Segurança Rodoviária da DG MOVE.
- Em 23 de janeiro de 2014, a Comissão organizou uma sessão de trabalho informal com os Estados-Membros para debater os requisitos de idade mínima e a estrutura da formação no contexto de uma possível revisão da diretiva. Na reunião do Comité do CAP, em 23 de outubro de 2014, a última parte da reunião foi dedicada a uma discussão informal com os Estados-Membros sobre a forma de melhorar o reconhecimento mútuo. O Comité do CAP voltou a reunir-se em 9 de outubro de 2015, data em que foi discutida a revisão em curso da diretiva. No que diz respeito ao reconhecimento mútuo da formação contínua, os participantes exprimiram preocupação sobre as diferentes práticas aplicadas pelos Estados-Membros e, de uma forma geral, compreenderam a necessidade de uma abordagem harmonizada. A importância de manter a diretiva atualizada em termos de progressos tecnológicos foi

---

<sup>6</sup> Cf. [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/take-part/public-consultations/cpc\\_pt](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/cpc_pt) e [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2014\\_03\\_06\\_cpc\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_03_06_cpc_review_en.htm)

<sup>7</sup> <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=521&langId=en&agreementId=5365>

assinalada, tal como o foi a necessidade de mais clareza em alguns aspetos, como a aprendizagem eletrónica.

- Foi enviado um questionário às autoridades dos Estados-Membros em dezembro de 2013 no decorrer do estudo de apoio para recolher informações pormenorizadas sobre a aplicação da diretiva. Os questionários foram distribuídos entre os membros do Comité do CAP da DG MOVE. Em abril de 2014, foi enviado um pedido de dados de seguimento a fim de recolher mais informações quantitativas sobre aspetos específicos relativos à diretiva.

Além disso, o contratante, em conjunto com a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), elaborou um questionário sobre os eventuais obstáculos à livre circulação dos motoristas. Este questionário foi enviado aos membros da UE pertencentes à ETF em abril de 2014.

Foram realizadas entrevistas seletivas no decurso do estudo de apoio para complementar os dados obtidos com recurso aos outros métodos, investigar certas questões específicas, reforçar os resultados, ou procurar esclarecimentos sobre as respostas dadas pelos interessados aos questionários. Foram realizadas entrevistas com uma série de interessados, desde entidades públicas a associações de transportes pertinentes.

Os resultados da consulta revelaram um consenso geral quanto à necessidade de melhorar a aplicação da diretiva sem alterações substanciais ao seu conteúdo. Reuniu-se apoio a uma solução eficaz em termos de custos para o problema do reconhecimento mútuo; contudo, as opiniões sobre quais as medidas mais adequadas para alcançar essa solução divergiram. Os interessados também concordaram que a formação podia ser mais bem adaptada às necessidades do motorista. Os utentes mais vulneráveis da estrada foram considerados por alguns interessados como uma das prioridades de segurança rodoviária a destacar no conteúdo da formação. O esclarecimento das isenções e o seu alinhamento com a Diretiva CAP e com as normas relativas ao tempo de trabalho foram em geral bem acolhidos, mas sem alteração do seu âmbito. Quanto à questão da idade mínima, as opiniões das partes interessadas dividem-se, estando a indústria e os Estados-Membros geralmente a favor da alteração proposta. A possibilidade de utilizar ferramentas TIC ou de combinar formações obrigatórias também foi em geral bem acolhida.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

O relatório de avaliação *ex post* e o estudo de apoio para a avaliação de impacto<sup>8</sup> beneficiaram da assistência de um contratante externo, estando concluídos em outubro de 2014.

- **Avaliação de impacto**

A iniciativa é apoiada por uma avaliação de impacto, cujo parecer emitido pelo Comité de Controlo da Legislação foi positivo.

---

<sup>8</sup> Ex-post evaluation study report: Study on the effectiveness and improvement of the EU legislative framework on training of professional drivers, Panteia *et al.* (2014); [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014\\_ex\\_post\\_evaluation\\_study\\_training\\_drivers\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2014_ex_post_evaluation_study_training_drivers_en.pdf)

Dada a natureza autónoma dos três principais problemas identificados, a avaliação de impacto considera três conjuntos de opções políticas de acordo com três grandes domínios de intervenção: reconhecimento mútuo, conteúdos de formação e clareza e coerência jurídicas.

A solução preferida para assegurar o reconhecimento mútuo implica a emissão de cartas de qualificação de motorista a estrangeiros. Esta solução foi comparada com a possibilidade de reconhecer a formação através do sistema de informação sobre cartas de condução RESPER ou de um certificado reconhecido.

A solução preferida para lidar com o conteúdo da formação é reforçar o conteúdo sobre a segurança rodoviária e a eficiência em termos de consumo de combustível nos cursos, esclarecendo que é possível utilizar a aprendizagem eletrónica/mista nos cursos de formação. Por razões de clareza e de coerência jurídicas, a solução preferida é esclarecer o limite inferior de idade aplicável e o âmbito das isenções e explicar às autoridades nacionais que a formação pode ser combinada com outros cursos de formação exigidos nos termos do direito da UE. Todas as medidas de política foram comparadas a um cenário de base.

A opção preferida corrige o problema existente do reconhecimento mútuo que poderá afetar cerca de 46 700 motoristas (2016). Dada a natureza repetitiva da formação, nos próximos 15 anos o número total de casos desse tipo poderá atingir 100 000. Reforçar o conteúdo da formação terá um impacto positivo sobre a segurança rodoviária e a eficiência em termos de consumo de combustível. Devido à natureza complementar da diretiva relativamente a um certo número de fatores que afetam a segurança rodoviária e a eficiência em termos de consumo de combustível, os efeitos esperados que lhe são atribuídos são bastante limitados. A opção preferida conduz a uma aplicação coerente das isenções e a uma idade mínima de acesso à profissão, o que, tal como foi salientado pela indústria, poderia mitigar a escassez crescente de motoristas que ingressam na profissão.

A proposta está em consonância com a opção preferida na avaliação de impacto.

- **Adequação e simplificação da legislação**

A proposta prossegue o seguinte objetivo do programa REFIT: Ao assegurar práticas administrativas mais maleáveis ao reconhecimento mútuo, os custos administrativos para as empresas e as administrações poderiam ser reduzidos. Uma revisão permitiria resolver os problemas relacionados com o reconhecimento mútuo ao menor custo, estando este estimado em 6,3 milhões de EUR para o período de 2018-2030. Esta alteração traria benefícios para a indústria em termos de poupança de custos, que se cifram, no período de 2018-2030, em 2,3 milhões e 6,7 milhões de euros para as empresas e os motoristas, respetivamente. Além disso, tornará o sistema de formação mais eficaz através da revisão dos conteúdos da formação inicial e da formação contínua a fim de resultar em mais segurança e benefícios para o ambiente. Tal permitirá minimizar os custos transitórios (no total, 14,1 milhões de EUR para 2018-2030) relacionados com a alteração dos conteúdos.

Grande parte das empresas de transportes é composta por microempresas ou por pequenas e médias empresas (PME). Globalmente, 65-95 % das empresas do setor têm menos de dez trabalhadores. A diretiva não isenta as microempresas ou as PME do seu âmbito e estas serão afetadas primariamente através da simplificação do procedimento de reconhecimento mútuo, das alterações dos conteúdos da formação e da aplicação mais coerente das isenções.

- **Direitos fundamentais**

Não devem ser afetados nenhuns direitos absolutos e nenhuns direitos não absolutos da Carta dos Direitos Fundamentais serão limitados pelos objetivos políticos. O objetivo geral consiste em melhorar a aplicação dos direitos fundamentais estabelecidos na Carta dentro do âmbito do acervo da UE, uma vez que apoiar a segurança dos trabalhadores do setor dos transportes é um dos principais objetivos da legislação.

#### **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A proposta não terá implicações para o orçamento da União.

#### **5. OUTROS ELEMENTOS**

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

É fundamental acompanhar atentamente as medidas para assegurar que os objetivos gerais e específicos são realizados de uma forma efetiva e eficiente. Para o efeito, a Comissão estabeleceu uma lista de indicadores que ajudam a aprofundar a avaliação da diretiva.

A Comissão manter-se-á em estreito contacto com os Estados-Membros e com as partes interessadas relevantes a fim de acompanhar os efeitos dos novos requisitos de qualificação e formação. O Comité do CAP representa um excelente fórum para o intercâmbio de informações com os Estados-Membros. A Comissão também permanecerá em contacto com os parceiros sociais. O comité de diálogo setorial pode ser utilizado para o intercâmbio de informações com os parceiros sociais.

A Comissão conduzirá uma avaliação detalhada da transposição após o termo do prazo determinado nesta diretiva.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Tendo em conta o âmbito de aplicação da proposta e o facto de esta apenas alterar a Diretiva 2003/59/CE e a Diretiva 2006/126/CE, tendo ambas sido plenamente transpostas por todos os Estados-Membros, não parece justificado ou proporcional exigir documentos explicativos.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

Além de algumas pequenas alterações de carácter linguístico e de redação, assim como atualizações de referências a outra legislação da UE, os principais elementos da proposta são os seguintes:

*Artigo 2.º da Diretiva 2003/59/CE – Isenções*

A redação das isenções é alterada a fim de as tornar mais claras e coerentes com as do Regulamento (CE) n.º 561/2006, a saber:

artigo 2.º, alínea b), a alteração esclarece que os veículos não podem ser utilizados para fins que não os que lhes foram atribuídos na isenção. Quer isto dizer que, por exemplo, se um camião dos bombeiros for utilizado como atração numa feira, o motorista não pode beneficiar de uma isenção. A adição desta frase assegura igualmente a coerência com a isenção semelhante do artigo 3.º, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

artigo 2.º, alínea d), a alteração esclarece que os veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária se encontram igualmente abrangidos pela isenção quando utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento; assegura a coerência com o artigo 3.º, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

artigo 2.º, alínea e), efetuam-se dois esclarecimentos relevantes: em primeiro lugar, que os veículos podem ser utilizados não só durante as aulas de condução, mas também durante o exame de condução; seguidamente, que a isenção abrange a condução exclusivamente no que toca à formação e à instrução, não podendo ser combinada com operações comerciais de transporte. Passa, assim, a haver coerência com isenções semelhantes previstas, respetivamente, nos artigos 3.º, alínea d), e 13.º, n.º 1, alínea g, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

artigo 2.º, alínea f), a alteração esclarece que as operações não comerciais de transporte não necessitam de ser para «fins privados» do motorista (por exemplo, operações não comerciais de transporte em benefício de instituições de caridade ou de organizações sem fins lucrativos). Assegura-se, assim, a coerência com isenções semelhantes previstas nos artigos 3.º, alínea h), e 13.º, alínea i, do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

artigo 2.º, alínea g), é aditada a palavra «máquinas» para esclarecer que, de igual modo, se o motorista estiver a transportar máquinas para utilização na sua atividade profissional, está abrangido pela isenção. Assegura-se a coerência com uma isenção semelhante prevista no artigo 3.º, alínea aa), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

artigo 2.º, alínea h), esta isenção destina-se aos empresários dos setores agrícola, hortícola, florestal, pecuário ou da pesca, que efetuem ocasionalmente o transporte dos seus produtos. Assegura-se igualmente a coerência com uma isenção semelhante prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

#### *Artigo 7.º da Diretiva 2003/59/CE – Formação contínua*

A alteração resulta do facto de o período de transição previsto no artigo 4.º ter expirado e de todos os titulares de um CAP terem de cumprir as disposições aplicáveis sobre a formação contínua desde 10 de setembro de 2016.

A nova redação garante que a formação contínua inclui pelo menos uma matéria sobre segurança rodoviária e que as mesmas matérias não são repetidas durante a mesma formação. Prevê igualmente que a formação seja relevante para as atividades desempenhadas pelo motorista em causa e que é atualizada e pertinente.

#### *Artigo 10.º da Diretiva 2003/59/CE – Código da União*

O n.º 1 é alterado de modo a incluir uma referência ao código harmonizado 95 incluída no anexo I da Diretiva 2006/126/CE.

O texto é alterado para assegurar que a todos os titulares de um CAP são emitidas cartas de condução com um código 95 mutuamente reconhecido ou cartas de qualificação de motorista mutuamente reconhecidas. Resolvem-se, assim, as dificuldades em matéria de reconhecimento mútuo sempre que um motorista obtém um CAP num Estado-Membro que não é o seu local de residência habitual e que emite apenas um código 95 sobre as cartas de condução.

É aditada uma referência para assegurar o reconhecimento mútuo do certificado de motorista previsto no Regulamento (UE) n.º 1072/2009, incluindo no caso de o código pertinente da União lá não se encontrar.

*Anexo I da Diretiva 2003/59/CE — Exigências mínimas para a qualificação e formação*

A referência à Decisão 85/368/CEE, revogada, é substituída por uma referência à Recomendação 2008/C 111/01 e ao Quadro Europeu de Qualificações (QEQ). Como se baseia numa recomendação, o QEQ dá mais flexibilidade aos Estados-Membros.

A secção 1 é atualizada a fim de:

- melhor refletir o atual estado da tecnologia e as características técnicas dos veículos e reforçar a tónica no comportamento de condução eficiente em termos de consumo de combustível;
- reforçar a condução segura, ao incluir a capacidade de antecipar, avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego;
- incluir referências à utilização de sistemas de transmissão automática, a fim de melhor refletir o atual estado da tecnologia e as características técnicas dos veículos;
- incluir o transporte de mercadorias perigosas, o transporte de animais e a sensibilização para a deficiência, a fim de proporcionar uma lista mais exaustiva de temas, tendo em conta os diferentes tipos de transporte de mercadorias e de passageiros por via rodoviária.

A secção 2 é alterada de maneira a permitir aos Estados-Membros que utilizem ferramentas das TIC na formação e que combinem a finalidade de formação da diretiva com outras formas de formação requeridas ao abrigo da legislação da UE.

*Anexo II da Diretiva 2003/59/CE — Disposições relativas ao modelo da União Europeia de carta de qualificação de motorista*

A alteração do anexo II limita-se a atualizações no que respeita à referência ao modelo da União Europeia de carta de qualificação de motorista e a ter em conta a referência ao código harmonizado da União, 95, previsto na diretiva.

*Artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE — Categorias, definições e idades mínimas*

O objetivo desta alteração é eliminar a incerteza jurídica no que se refere aos requisitos em matéria de idade mínima aplicável para certas categorias de veículos e prever uma aplicação de idades mínimas harmonizada à escala da UE.

As referências à Diretiva 2003/59/CE são suprimidas no artigo 4.º, n.º 4, alíneas e), g), i) e k), sendo inserido um novo n.º 7 no artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE, com uma referência clara à questão de saber quando e em que condições se aplicam as idades mínimas inferiores previstas ao abrigo da Diretiva 2003/59/CE.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>9</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>10</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) No seu Livro Branco de 28 de março de 2011<sup>11</sup>, a Comissão expõe um objetivo de segurança rodoviária total em que a União deveria aproximar-se de zero mortes em acidentes de viação até 2050.
- (2) A Comissão, na sua comunicação sobre as orientações para a política de segurança rodoviária para 2011-2020<sup>12</sup>, propôs reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União até 2020, a começar em 2010. Com vista a alcançar este objetivo, a Comissão estabeleceu sete objetivos estratégicos, incluindo a melhoria da educação e da formação dos utentes da estrada e a proteção dos utentes vulneráveis da via pública.
- (3) Tendo avaliado a aplicação da Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup>, a Comissão identificou algumas lacunas. As principais insuficiências identificadas foram dificuldades e incerteza jurídica na interpretação de isenções; o teor da formação, considerado apenas parcialmente pertinente para as necessidades dos motoristas; dificuldades por parte dos motoristas na obtenção do reconhecimento

---

<sup>9</sup> JO C , , p. .

<sup>10</sup> JO C , , p. .

<sup>11</sup> Livro Branco de 28 de março de 2011, «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», COM(2011) 144 final.

<sup>12</sup> Comunicação «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária: orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», COM (2010) 389 final.

<sup>13</sup> Diretiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2003, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Diretiva 91/439/CEE do Conselho e revoga a Diretiva 76/914/CEE do Conselho (JO L 226 de 10.9.2003, p. 4).

mútuo de formação completada ou parcialmente completada noutro Estado-Membro; e incoerências nas condições de idade mínima entre a Diretiva 2003/59/CE e a Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>14</sup>.

- (4) A fim de melhorar a clareza jurídica da Diretiva 2003/59/CE, todas as referências a atos da União revogados ou substituídos devem ser suprimidas ou alteradas.
- (5) A fim de trazer certeza e coerência com outros atos da União, deve ser introduzido um certo número de alterações nas isenções ao abrigo da Diretiva 2003/59/CE, tendo em conta isenções semelhantes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>15</sup>.
- (6) Tendo em conta a evolução em matéria de formação e educação, e por forma a aumentar a contribuição da Diretiva 2003/59/CE para a segurança rodoviária e a pertinência da formação para os motoristas, as matérias relativas à segurança rodoviária, tais como a perceção dos riscos, a proteção dos utentes da estrada mais vulneráveis e a condução eficiente do ponto de vista do consumo de combustível, devem ser reforçadas nos cursos de formação.
- (7) Os Estados-Membros devem dispor de uma opção clara de melhorar e modernizar as práticas de formação com recurso às ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica e mista, para uma parte da formação, não deixando de assegurar a qualidade da formação.
- (8) A fim de assegurar a coerência entre os diversos tipos de formação requeridos nos termos da legislação da União, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de combinar os diferentes tipos de formação relevantes, tais como a formação em matéria de transporte de mercadorias perigosas, ou a sensibilização para a deficiência ou para o transporte de animais, com a formação prevista na Diretiva 2003/59/CE.
- (9) No intuito de impedir que a divergência de práticas entre os Estados-Membros conduza ao impedimento do reconhecimento mútuo e à restrição do direito dos motoristas de fazerem formação contínua no Estado-Membro onde trabalham, as autoridades dos Estados-Membros devem emitir o documento aplicável que assegurará o reconhecimento mútuo de qualquer motorista que preencha os requisitos da Diretiva 2003/59/CE.
- (10) A fim de proporcionar clareza jurídica e garantir requisitos de idade mínima harmonizados para os fins estabelecidos na Diretiva 2003/59/CE, deve ser prevista uma derrogação clara na Diretiva 2006/126/CE, onde se estabeleça que as cartas de condução podem ser emitidas a partir das idades mínimas previstas na Diretiva 2003/59/CE.
- (11) Uma vez que o objetivo da presente diretiva, nomeadamente o melhoramento da norma, à escala da UE, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas sim antes, em razão da natureza transfronteiras do transporte rodoviário e dos problemas que a presente diretiva pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível

---

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO L 102 de 11.4.2006, p. 1).

da União, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, na aceção do 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 aqueles objetivos.

- (12) Por conseguinte, as Diretivas 2003/59/CE e 2006/126/CE devem ser alteradas em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

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

- 1) No segundo parágrafo do artigo 1.º, o primeiro e segundo travessões passam a ter a seguinte redação:

« — veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho(\*), ou uma carta reconhecida como equivalente,  
— veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias D1, D1+E, D ou D+E, tal como definidas pela Diretiva 2006/126/CE, ou uma carta reconhecida como equivalente. \_\_\_\_\_

(\* Diretiva 2006/126/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, relativa à carta de condução (JO L 403 de 30.12.2006, p. 18).»;

- 2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da proteção civil, dos bombeiros, das forças policiais sempre que o transporte é efetuado em resultado das tarefas atribuídas a esses serviços;»;

- b) As alíneas d) a g) passam a ter a seguinte redação:

«d) Utilizados em situações de emergência ou afetos a missões de salvamento, incluindo veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária;»;

e) Utilizados nas aulas e nos exames de condução automóvel, com vista à obtenção da carta de condução ou do CAP, em conformidade com o artigo 6.º e o artigo 8.º, n.º 1, desde que não sejam utilizados para o transporte comercial de mercadorias e de passageiros;

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

g) Que transportem material, equipamento ou máquinas a utilizar no exercício da profissão do motorista, na condição de a condução do veículo não representar a atividade principal deste último;»;

- c) É aditada a seguinte alínea h):

«h) 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, na condição de a condução do veículo não representar a atividade principal do motorista.»;

- 3) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:
- a) O primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «A formação contínua permite aos titulares de um CAP atualizar os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária e a racionalização do consumo de combustível.»;
- b) O terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «A formação contínua tem como objetivo aprofundar e rever algumas das matérias da lista constante da secção 1 do anexo I. Deve incluir sempre pelo menos uma matéria relacionada com segurança rodoviária e deve abranger uma variedade de matérias. As matérias da formação devem ter em conta as necessidades de formação específicas às operações de transportes efetuadas pelo motorista e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes.»;
- 4) No artigo 9.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Os motoristas referidos no artigo 1.º, alínea a), obtêm a qualificação inicial prevista no artigo 5.º no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual, tal como definida no artigo 12.º da Diretiva 2006/126/CE.»;
- 5) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

*«Artigo 10.º*

*Código da União*

1. Com base no CAP referido no artigo 6.º, bem como no CAP referido no artigo 8.º, n.º 1, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código harmonizado 95 da União Europeia 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:

- na carta de condução,
- ou na carta de qualificação de motorista, estabelecida em conformidade com o modelo descrito no anexo II.

No caso de o código da União não poder ser apostado na carta de condução, as autoridades competentes do Estado-Membro em que o CAP foi obtido devem emitir ao motorista uma carta de qualificação de motorista.

As cartas de qualificação de motorista emitidas pelos Estados-Membros são reconhecidas mutuamente. Aquando da emissão da carta, as autoridades competentes devem assegurar-se de que a carta de condução cujo número é mencionado na carta de qualificação de motorista está válida.

2. a) Um motorista, referido no artigo 1.º, alínea b), que conduza veículos utilizados no transporte de mercadorias por via rodoviária faz prova da sua qualificação e formação previstas na presente diretiva através do certificado de motorista previsto no Regulamento (UE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (\*). O referido certificado de motorista deve ser mutuamente reconhecido para efeitos da presente diretiva, ainda que o código pertinente da União não lhe tenha sido apostado.

b) O motorista referido no artigo 1.º, alínea b), que conduza veículos que efetuem transportes rodoviários de passageiros deve comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente diretiva mediante:

- o código da União aposto na carta de condução de modelo da União, desde que seja titular dessa carta,
- a carta de qualificação de motorista prevista no anexo II, na qual está aposto o código da União correspondente,
- um certificado nacional cuja validade seja reconhecida mutuamente pelos Estados-Membros nos respetivos territórios.

---

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

6) Os Anexos I e II devem ser alterados em conformidade com o anexo da presente diretiva.

#### *Artigo 2.º*

O artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE é alterado do seguinte modo:

- 1) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:
  - a) Na alínea e), o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:  
«— a idade mínima para as categorias C1 e C1E é fixada em 18 anos;»;
  - b) Na alínea g), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:  
«— a idade mínima para as categorias C e CE é fixada em 21 anos;»;
  - c) Na alínea i), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:  
«— a idade mínima para as categorias D1 e D1E é fixada em 21 anos;»;
  - d) Na alínea k), o segundo travessão passa a ter a seguinte redação:  
«— a idade mínima para as categorias D e DE é fixada em 24 anos;»;
- 2) É aditado o n.º 7, com a seguinte redação:  
«7. Em derrogação às idades mínimas previstas no artigo 4.º, n.º 4, alíneas g), i) e k), da presente diretiva, a idade mínima para a emissão de uma carta de condução da categoria C, CE, D1, D1E, D ou DE é a idade mínima prescrita para a condução dos respetivos veículos para os titulares de um CAP referido no artigo 5.º, n.º 2, no primeiro parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), no primeiro parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), ou no artigo 5.º, n.º 3, alínea b), da Diretiva 2003/59/CE, respetivamente.

Sempre que, em conformidade com o disposto no segundo parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea i), ou no segundo parágrafo do artigo 5.º, n.º 3, alínea a), subalínea ii), da Diretiva 2003/59/CE, um Estado-Membro autoriza a condução no seu território a partir de uma idade inferior, a carta de condução só é válida no território do Estado-Membro emissor enquanto o seu titular não tiver atingido a idade mínima a que se refere o primeiro parágrafo do presente artigo e não for titular de um CAP.».

*Artigo 3.º*

1. Os Estados-Membros põem em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [Serviço das Publicações: inserir a DATA calculada 18 meses a seguir à entrada em vigor] o mais tardar. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 4.º*

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

*Artigo 5.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*