COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 1.2.2017
COM(2017) 47 final

ANNEX 1

ANEXO

da

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

{SWD(2017) 26 final}
{SWD(2017) 27 final}

ANEXO

da

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

Os anexos I e II são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) A secção 1 é alterada do seguinte modo:

a) O segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O nível mínimo de qualificação deve ser comparável, pelo menos, ao nível 2 do Quadro Europeu de Qualificações, tal como referido no anexo II da Recomendação ao Parlamento Europeu e ao Conselho 2008/C 111/01(*).

_____

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

b) O ponto 1.2 passa a ter a seguinte redação:

«1.2. Objetivo: conhecer as características técnicas e o funcionamento dos órgãos de segurança a fim de dominar o veículo, de minimizar a sua usura e de prevenir os seus disfuncionamentos:

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

c) No ponto 1.3, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

Otimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1 e 1.2., importância da antecipação do fluxo de tráfego, da distância adequada e da utilização da inércia dos veículos, velocidade controlada, estilo de condução fluida e pressão dos pneus adequada.»;

d) É inserido o ponto 1.3. a) antes do título «Cartas C, C+E, C1 e C1+E»:

«1.3. a) Objetivo: capacidade de antecipar, avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego:

Estar consciente e adaptar-se a diferentes condições da via, do tráfego e meteorológicas, antecipar os acontecimentos, adaptar-se aos riscos do tráfego e reconhecer e adaptar-se a situações perigosas, nomeadamente relacionadas com a dimensão e a massa dos veículos e os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e veículos a motor de duas rodas;

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

e) O ponto 1.4 passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

f) O ponto 1.6 passa a ter a seguinte redação:

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

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

g) No ponto 2.1, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

Durações máximas do trabalho específicas para os transportes, princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 (*) e (UE) n.º 165/2014 (**) do Parlamento Europeu e do Conselho; sanções em caso de não utilização, má utilização ou falsificação do cronotacógrafo; conhecimento do

ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

_____

(*) 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).

(**) Regulamento (UE) n.º 165/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de fevereiro de 2014, relativo à utilização de tacógrafos nos transportes rodoviários, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários e que altera o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»;

h) No ponto 3.7, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

i) No ponto 3.8, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

b) A secção 2 é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 2.1 passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada condutor pode efetuar, no máximo, 8 horas das 20 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

Os Estados-Membros podem autorizar que a formação seja feita parcialmente através de ferramentas das tecnologias da informação e comunicação, tais como a aprendizagem eletrónica, embora assegurando a devida qualidade da formação, e podem considerar como parte do programa de formação outros módulos específicos exigidos nos termos de outros atos legislativos da União. São exemplo deste caso, mas não o esgotam, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) para a condução de mercadorias perigosas, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (**) e a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho (***).

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

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

_____

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

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

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

b) No ponto 2.2. b), o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como definidos pela Diretiva 2006/126/CE.»;

c) As secções 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«**Secção 3: Qualificação inicial acelerada prevista no artigo 3.º, n.º 2**

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

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

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada condutor pode efetuar, no máximo, 4 horas das 10 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite, assim como a aptidão para otimizar o consumo de combustível.

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

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

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

Secção 4: Formação contínua obrigatória prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b)

São organizados cursos de formação contínua por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, lecionados por períodos de pelo menos sete horas. Os cursos de formação contínua podem ser feitos parcialmente em simuladores topo de gama e através da utilização de ferramentas das tecnologias da informação e comunicação, tais como a aprendizagem eletrónica, embora assegurando a qualidade da formação. Pelo menos um dos períodos de sete horas deve abranger uma matéria relacionada com segurança rodoviária. O teor da formação deve ter em conta as necessidades de formação específicas às operações de transportes efetuadas pelo motorista e a evolução da legislação e da tecnologia pertinentes. Os períodos de sete horas devem abranger diferentes matérias.

Outros módulos específicos completados exigidos nos termos de outros atos legislativos da União podem contar como um dos períodos de sete horas. São exemplo deste caso, mas não o esgotam, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para a condução de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e a formação relativa à sensibilização para a deficiência no transporte de passageiros ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011.»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) O título passa a ter a seguinte redação:

«DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA»;

b) A secção 2 relativa à face 1 da carta de qualificação de motorista é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea d), o ponto 9) passa a ter a seguinte redação:

«9. categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;»;

b) Na alínea e), o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

c) Na alínea a) da secção 2 relativa à face 2 da carta de qualificação de motorista, os pontos 9) e 10) passam a ter a seguinte redação:

«9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

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