Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

DIRECTIVA 2003/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 15 de Julho de 2003

relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Directiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Directiva 76/914/CEE do Conselho

(JO L 226 de 10.9.2003, p. 4)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Directiva 2004/66/CE do Conselho de 26 de Abril de 2004	L 168	35	1.5.2004
►M2	Directiva 2006/103/CE do Conselho de 20 de Novembro de 2006	L 363	344	20.12.2006
►M3	Regulamento (CE) n.º 1137/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Outubro de 2008	L 311	1	21.11.2008
►M4	Diretiva 2013/22/UE do Conselho, de 13 de maio de 2013	L 158	356	10.6.2013
►M5	Diretiva (UE) 2018/645 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de abril de 2018	L 112	29	2.5.2018

▼B

DIRECTIVA 2003/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 15 de Julho de 2003

relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros, que altera o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho e a Directiva 91/439/CEE do Conselho e que revoga a Directiva 76/914/CEE do Conselho

▼M5

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 denominados «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 do Parlamento Europeu e do Conselho [1], 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.

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;

[1] 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).

▼M5

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; e

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.

▼B

Artigo 3.º

Qualificação e formação

1. A actividade 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 ponto 2.1 da secção 2 do anexo I, este tipo de qualificação inicial mínima inclui a frequência obrigatória de um curso durante um certo período, terminando com um exame. Em caso de aproveitamento nesse exame, é certificada pela emissão do CAP previsto na alínea a) do n.º1 do artigo 6.º

ii) Opção que inclui apenas exames

Em conformidade com o ponto 2.2 da secção 2 do anexo I, este tipo de qualificação inicial não inclui a frequência obrigatória de um curso, mas apenas a realização de exames, um teórico e um prático. Em caso de aproveitamento nos exames, é certificada pela emissão do CAP previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º

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 efectuados por etapas.

b) Um sistema de formação contínua

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

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

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

3. Os Estados-Membros podem dispensar os motoristas que tenham obtido o CAP previsto na Directiva 96/26/CE [1] dos exames

[1] Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e internacionais (JO L 124 de 23.5.1996, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/76/CE (JO L 277 de 14.10.1998, p. 17).

▼B

previstos nas subalíneas i) e ii) da alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 quanto às matérias abrangidas pelo exame previsto na Directiva 96/26/CE 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 reconhecida como equivalente, emitida até dois anos após a data-limite de transposição da presente directiva;

b) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E ou de uma carta reconhecida como equivalente, emitida no prazo de três anos após a data-limite de transposição da presente directiva.

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 C e C+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º1 do artigo 6.º,

   ii) um veículo das categorias de carta C1 e C1+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º2 do artigo 6.º;

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

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 D e D+E para efectuar 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 D1 e D1+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º 2 do artigo 6.º

▼B

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 n.º 1 do artigo 6.º,

ii) um veículo das categorias de carta D e D+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º1 do artigo 6.º

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 n.º 1 do artigo 6.º 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 D e D+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º2 do artigo 6.º

4. Sem prejuízo da idade fixada no n.º 2, os motoristas que efectuem 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 efectuem transportes de passageiros para as categorias de veículos referidas no n.º3.

5. Os motoristas que efectuem transportes de mercadorias e que alarguem ou alterem a sua actividade 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 denominado «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 ponto 2.1 da secção 2 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

▼B

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 ponto 2.2 da secção 2 do anexo I. Esses exames, organizados pelas autoridades competentes do Estado-Membro ou por qualquer entidade que estas designarem, visam verificar se o candidato a motorista possui o nível de conhecimentos exigido na secção 1 do anexo I sobre as matérias 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 n.º 2 do artigo 3.º, 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.

▼M5

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.

▼B

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. Deve ser seguida uma primeira formação contínua:

a) Pelos titulares de um CAP referido no artigo 6.º, nos cinco anos seguintes à data de emissão do CAP;

b) Pelos motoristas referidos nas alíneas a) e b) do artigo 4.º, nos cinco anos seguintes, respectivamente, às datas a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º, segundo um calendário fixado pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros podem reduzir ou prorrogar os prazos referidos nas alíneas a) e b), nomeadamente a fim de os fazerem coincidir com o fim do prazo de validade da carta de condução ou para permitir a instauração gradual da formação contínua. 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 artigo 8.º, 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, devem seguir uma formação contínua antes de retomar o exercício da profissão.

5. Os motoristas que efectuem transportes rodoviários de mercadorias ou de passageiros e tenham seguido uma formação contínua para uma das categorias de carta de condução previstas nos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º não são obrigados a seguir uma formação contínua para as outras categorias de veículos previstas nos referidos números.

Artigo 9.º

Local da formação

▼M5

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.

▼B

Os motoristas a que se refere a alínea b) do artigo 1.º obtêm essa qualificação 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 referem as alíneas a) e b) do artigo 1.º seguem a formação contínua referida no artigo 7.º no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual ou no Estado-Membro onde trabalham.

▼M5

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, 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), 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 ([1]), 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, em particular com o n.º 7, do Regulamento (CE) n.º 1072/2009, 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.

Artigo 10.º-A

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.

([1]) 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).

▼M5

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 ([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.

▼M3

Artigo 11.º

Adaptação ao progresso científico e técnico

As adaptações dos anexos I e II ao progresso científico e técnico, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 12.º.

Artigo 12.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

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

▼B

Artigo 13.º

Relatório

A Comissão deve apresentar, antes de 10 de Setembro de 2011, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório que incluirá uma primeira avaliação da aplicação da presente directiva, nomeadamente no tocante à equivalência dos diferentes sistemas de qualificação inicial referidos no artigo 3.º e à sua eficácia com vista a alcançar o nível de qualificação visado. Esse relatório será acompanhado, se for caso disso, de propostas adequadas.

Artigo 14.º

Transposição e aplicação

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 10 de Setembro de 2006 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

([1]) 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).

▼B

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem aplicar estas disposições:

— no que se refere à qualificação inicial para a condução dos veículos das categorias de carta de condução D1, D1+E, D e D+E, a partir de 10 de Setembro de 2008,

— no que se refere à qualificação inicial para a condução de veículos das categorias de carta de condução C1, C1+E, C e C+E, a partir de 10 de Setembro de 2009.

Os Estados-Membros devem informar imediatamente a Comissão desse facto e prestar-se assistência mútua para fins de aplicação destas disposições.

Artigo 15.º

Revogação

1. O artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 é alterado nos termos seguintes:

a) O n.º 1 é revogado com efeitos a partir de 10 de Setembro de 2009;

b) Os n.ºs 2 e 4 são revogados com efeitos a partir de 10 de Setembro de 2008.

2. A Directiva 76/914/CEE é revogada com efeitos a partir de 10 de Setembro de 2009.

3. As disposições legislativas, regulamentares e administrativas aprovadas para dar cumprimento à Directiva 76/914/CEE deixam de ser aplicáveis:

— no que diz respeito aos motoristas de veículos de transporte rodoviário de passageiros, a partir de 10 de Setembro de 2008,

— no que diz respeito aos motoristas de veículos de transporte rodoviário de mercadorias, a partir de 10 de Setembro de 2009.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 17.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA A QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO

Secção 1: Lista das matérias

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

▼M5

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

▼B

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

Todas as cartas

1.1. Objectivo: conhecer as características da cadeia cinemática para optimizar a respectiva utilização.

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

▼M5

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.

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

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

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

estar consciente e adaptar-se a diferentes condições da via, do tráfego e meteorológicas, antecipar os acontecimentos; compreender como preparar e planear uma viagem na presença de condições meteorológicas excecionais; estar familiarizado com a utilização do equipamento de segurança associado e perceber em que momento é necessário adiar ou cancelar uma

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

▼M5

viagem em virtude de condições meteorológicas extremas; adaptar-se aos riscos do tráfego, nomeadamente manobras perigosas no tráfego ou distração durante a condução (causada pela utilização de dispositivos eletrónicos, por comer, por beber, etc.); reconhecer e adaptar-se a situações perigosas e ser capaz de lidar com o stress delas resultante, nomeadamente relacionado com a dimensão e a massa dos veículos e com os utentes vulneráveis da estrada, tais como peões, ciclistas e condutores de veículos a motor de duas rodas;

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

▼B

Cartas C, C+E, C1 e C1+E

▼M5

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.

▼B

Cartas D, D+E, D1 e D1+E

▼M5

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

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

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.

▼B

2. *Aplicação das regulamentações*

Todas as cartas

▼M5

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

períodos máximos de trabalho específicos ao setor dos transportes; princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CE) n.º 561/2006 ([1]) e (UE) n.º 165/2014 ([2]) do Parlamento Europeu e do Conselho; sanções em caso de não utilização, má utilização ou manipulação do tacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

▼B

Cartas C, C+E, C1 e C1+E

▼M5

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

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

▼B

Cartas D, D+E, D1 e D1+E

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

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

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

Todas as cartas

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

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

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

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

([1]) 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).

([2]) 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).

▼B

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

Princípios de ergonomia: gestos e posturas de risco, condição física, exercícios de manutenção, protecções individuais.

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

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

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

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

3.6. Objectivo: poder adoptar comportamentos que contribuam para a valorização da imagem de marca de uma empresa de serviços.

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

Cartas C, C+E, C1 e C1+E

▼M5

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

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

▼B

Cartas D, D+E, D1 e D1+E

▼M5

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

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

▼B

Secção 2: Qualificação inicial obrigatória prevista na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º

▼M5

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

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

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

Durante a condução individual, o candidato a motorista é acompanhado por um instrutor, empregado por um centro de formação reconhecido. Cada candidato a motorista pode efetuar, no máximo, oito horas das 20 horas de condução individual num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às 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 uma parte da formação seja ministrada pelo centro de formação reconhecido, através de ferramentas das TIC, tais como a aprendizagem eletrónica, sem deixar de assegurar que a elevada qualidade e a eficácia da formação sejam mantidas, e selecionando os temas para os quais a utilização de ferramentas das TIC é mais eficaz. Os Estados-Membros exigem, em particular, uma identificação fiável do utilizador e meios de controlo adequados. Os Estados-Membros podem considerar como parte do programa de formação outros módulos específicos exigidos nos termos de outros atos legislativos da União. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) para o transporte 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 ([2]) e a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 do Conselho ([3]).

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.

▼B

2.2. *Opção que inclui exames*

As autoridades competentes dos Estados-Membros ou a entidade por elas designada organizarão os exames, teórico e prático, acima referidos para verificar se os candidatos a motoristas possuem o nível de conhecimentos exigido na secção 1, no que se refere a todos os objectivos e às matérias aí indicadas.

([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).

([2]) 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).

([3]) 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

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

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

ii) estudo de casos.

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

b) O exame prático é composto por duas provas:

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

ii) uma prova prática versando pelo menos sobre os pontos 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 e 3.5.

A duração mínima desta prova é de 30 minutos.

▼M5

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

▼B

O exame prático pode ser completado por uma terceira prova efectuada 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.

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

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

▼M5

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

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

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

▼M5

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

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

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

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

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

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

Os Estados-Membros podem ponderar que a formação específica completada exigida nos termos de outra legislação da União seja contabilizada até ao equivalente de um dos períodos fixados de sete horas. Tal inclui, nomeadamente, a formação requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas, a formação relativa ao transporte de animais ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1/2005 e, para o transporte de passageiros, a formação relativa à sensibilização para a deficiência ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 181/2011. Contudo, os Estados-Membros podem decidir que a formação específica completada requerida ao abrigo da Diretiva 2008/68/CE para o transporte de mercadorias perigosas conte como dois dos períodos de sete horas, desde que esta seja a única formação tida em conta na formação contínua.

▼B

Secção 5: Reconhecimento da qualificação inicial e da formação contínua

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

▼B

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

5.1.2. as qualificações e domínios de actividade dos formadores,

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

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

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

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

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

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

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

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

▼B

ANEXO II

▼M5

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

▼B

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

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

2. **A carta é composta por duas faces:**

   A face 1 contém:

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

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

   c) ►M1 O símbolo distintivo do Estado-Membro que emite a carta, impresso em negativo num rectângulo azul e rodeado de 12 estrelas amarelas; os símbolos distintivos são os seguintes:

   B: Bélgica

▼M2

   BG: Bulgária

▼M1

   CZ: República Checa

   DK: Dinamarca

   D: Alemanha

   EST: Estónia

   GR: Grécia

   E: Espanha

   F: França

▼M4

   HR: Croácia

▼M1

   IRL: Irlanda

   I: Itália

   CY: Chipre

   LV: Letónia

   LT: Lituânia

   L: Luxemburgo

   H: Hungria

   M: Malta

▼M1

NL: Países Baixos

A: Áustria

PL: Polónia

P: Portugal

▼M2

RO: Roménia

▼M1

SLO: Eslovénia

SK: Eslováquia

FIN: Finlândia

S: Suécia

UK: Reino Unido; ◄

▼B

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

1. apelido do titular,

2. nome do titular,

3. data e local de nascimento do titular,

4. a) data de emissão,

   b) data de caducidade,

   c) designação da autoridade que emite a carta (pode ser impressa na face 2),

   d) um número que não seja o número da carta de condução útil para a gestão da carta de qualificação de motorista (menção facultativa);

5. a) número da carta de condução,

   b) número de série;

6. fotografia do titular,

7. assinatura do titular,

8. residência, domicílio ou endereço postal (menção facultativa),

▼M5

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

▼B

e) ►M1 ►M5 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 oficiais da União, impressa a azul, a fim de constituir o pano de fundo da carta: ◄

tarjeta de cualificación del conductor

▼M2

карта за квалификация на водача

▼M1

Osvědčení profesní způsobilosti řidiče

▼M1

chaufføruddannelsesbevis

Fahrerqualifizierungsnachweis

juhi ametipädevuse kaart

δελτίο επιμόρφωσης οδηγού

driver qualification card

carte de qualification de conducteur

cárta cáilíochta tiomána

▼M4

kvalifikacijska kartica vozača

▼M1

carta di qualificazione del conducente

vadītāja kvalifikācijas apliecība

vairuotojo kvalifikacinė kortelė

gépjárművezetői képesítési igazolvány

karta ta' kwalifikazzjoni tas-sewwieq

kwalificatiekaart bestuurder

karta kwalifikacji kierowcy

carta de qualificação do motorista

▼M2

Cartela de pregătire profesională a conducătorului auto

▼M1

preukaz o kvalifikácii vodiča

kartica o usposobljenosti voznika

kuljettajan ammattipätevyyskortti

yrkeskompetensbevis för förare ◄

▼B

f) Cores de referência:

— azul: Pantone Reflex blue,

— amarelo: Pantone yellow.

A face 2 contém:

a) ►M5 9. as categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua,

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

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

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

▼M4

No caso de um Estado-Membro desejar formular estas inscrições numa língua nacional que não seja o alemão, o búlgaro, o checo, o croata, o dinamarquês, o eslovaco, o esloveno, o espanhol, o estónio, o finlandês, o francês, o grego, o húngaro, o inglês, o italiano, o letão, o lituano, o maltês, o neerlandês, o polaco, o português, o romeno ou o sueco, elabora uma versão bilingue da carta, recorrendo a uma das línguas acima referidas, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.

▼B

3. **Segurança, incluindo a protecção de dados**

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

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

4. **Disposições específicas**

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

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

▼M5

5. **Disposições transitórias**

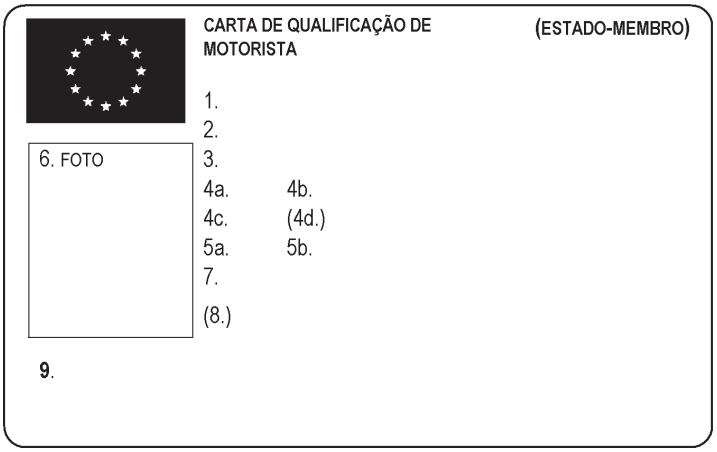
As cartas de qualificação de motorista emitidas antes de 23 de maio de 2020 são válidas até ao termo do seu prazo de validade.

▼M5

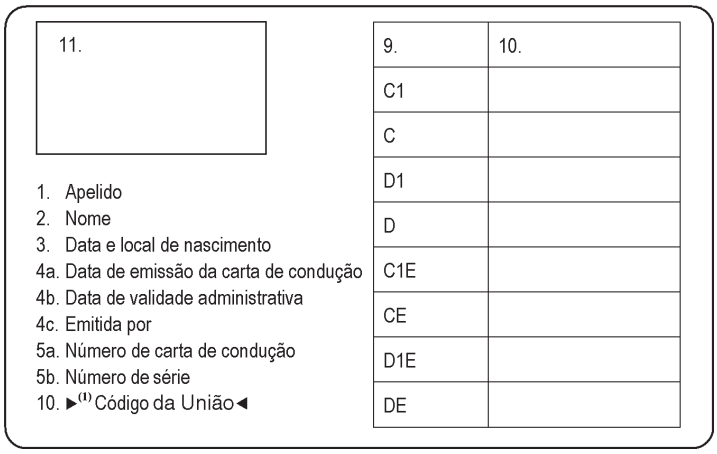
MODELO DA UNIÃO EUROPEIA DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA

▼B

Face 1



Face 2



►(1) M5

▼**M5**

ANEXO III

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

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