



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 21.10.2003
COM(2003) 621 final

2003/0252 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à carta de condução

(reformulação)

(Apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO

Contexto

A Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução¹ tem por base dois grandes princípios: facilitar a livre circulação dos cidadãos comunitários e contribuir para o reforço da segurança rodoviária. Estes princípios continuarão a nortear a futura legislação no domínio da carta de condução.

De um ponto de vista quantitativo, a legislação europeia em matéria de carta de condução tem impacto directo num elevadíssimo número de cidadãos comunitários. Estima-se que 60% da população total da União têm carta de condução (cerca de 200 milhões de cidadãos). Muitos destes cidadãos cruzam as fronteiras internas da UE em viagens particulares ou profissionais e, todos os anos, um número significativo muda a sua residência para outro país. Não pode, pois, subestimar-se o impacto directo nos cidadãos da legislação comunitária relativa à carta de condução.

No passado recente foram adoptadas várias medidas tendentes a harmonizar os sistemas nacionais de concessão de cartas de condução. A legislação neste domínio foi contudo desenvolvida por fases, pelo que o grau de harmonização de vários aspectos é bastante limitado. Até à adopção da Directiva 80/1263/CEE, o principal instrumento de direito internacional era a Convenção de Viena sobre o trânsito rodoviário (1968)², aplicável ao tráfego transfronteiras internacional. A transferência de residência de um cidadão comunitário de um Estado-Membro para outro era regida por acordos bilaterais. Em muitos casos, estes cidadãos tinham de trocar as suas cartas de condução e submeter-se a novos exames teóricos, práticos e médicos para obterem a carta de condução do novo Estado-Membro em que haviam fixado a sua residência habitual. O Tribunal de Justiça, todavia, considerou esta prática um obstáculo à livre circulação de pessoas e instou as instituições a adoptarem a necessária legislação nesse domínio³. A “Primeira Directiva 80/1263/CEE do Conselho relativa à criação de uma carta de condução comunitária”⁴ instituiu, assim, o princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros, sem imposição de novos exames. O titular da carta era contudo obrigado a trocá-la no prazo de um ano após fixar residência noutro Estado-Membro.

Com a obrigação da troca das cartas, permanecia no quadro jurídico estabelecido pela Directiva 80/1263/CEE um obstáculo administrativo à livre circulação de pessoas. Os cidadãos desconheciam frequentemente esta obrigação legal, o que não surpreende atendendo a que a mesma não figurava na carta. A Directiva 91/439/CEE suprimiu esta formalidade administrativa e instituiu o princípio do reconhecimento mútuo. A aplicação deste princípio foi contudo prejudicada pela falta de harmonização dos prazos de validade das cartas e da periodicidade dos exames médicos. Como os regimes que regulam a concessão de cartas de

¹ JO L 237 de 24.8.1991, p. 1.

² Convention on Road Traffic, de 8 de Novembro de 1968, United Nations Treaty Series, Vol. 1042, p. 17.

³ Processo 16/78 *Choquet*, Col. 1978, p. 2293.

⁴ JO L 375 de 31.12.1980, p. 1.

condução continuam a divergir consideravelmente nestes aspectos a nível dos 18 Estados membros do EEE, acentuou-se em lugar de diminuir a incerteza jurídica para os cidadãos que fixam residência noutro Estado-Membro. Esta situação é descrita em pormenor na “Comunicação interpretativa relativa à concessão de cartas de condução” adoptada pela Comissão em Março de 2002⁵.

É essencial eliminar esta incerteza jurídica, que interfere com a livre circulação dos cidadãos. Esse aspecto do sistema de concessão de cartas de condução inscreve-se nos objectivos mais vastos estabelecidos pelo Conselho Europeu na “Agenda de Lisboa”, nomeadamente o funcionamento a 100% do mercado interno. Eliminar o último obstáculo que neste domínio se coloca à livre circulação pode considerar-se o termo de um processo de harmonização gradual.

Protecção contra a fraude

Um aspecto que vem assumindo importância crescente, sobretudo depois do 11 de Setembro de 2001, é o da protecção contra a fraude. Esta questão, levantada a nível comunitário, bem como pelos peritos governamentais responsáveis pela concessão das cartas de condução, é considerada de interesse fundamental.

Há que assinalar que, na presente situação, as possibilidades de controlar a conformidade das cartas de condução são diminutas. Dada a falta de harmonização dos prazos de validade, são válidos e estão em circulação nos Estados-Membros mais de 80 modelos e as correspondentes diferentes habilitações. Uma carta de condução, contudo, não dá apenas acesso a todo o tipo de veículos, possivelmente de massa e dimensões consideráveis, pode também, em muitos países da UE, ser utilizada como documento de identificação para abrir uma conta bancária ou reservar um voo.

Assim, para efeitos da protecção contra a fraude e da livre circulação dos cidadãos, propõe-se a adopção para já, e como primeira etapa, das seguintes medidas:

- Acabar com o modelo de carta de condução em papel, com vista a limitar o número de modelos em circulação. O único modelo comunitário de carta de condução a ser emitida será o de tipo "cartão de crédito", que possibilita maior protecção contra a fraude;
- Reforçar a protecção contra a fraude, criando a possibilidade de introdução de circuitos integrados. Isso permitirá aos Estados-Membros que optem por introduzir nas cartas de condução um circuito integrado reproduzir neste a informação impressa no cartão. Esta simples função permite reforçar a protecção contra a fraude (e.g. utilizando, por exemplo, um PKI (Public Key Infrastructure) adequado e/ou uma assinatura digital) e, ao mesmo tempo, garantir a protecção dos dados e informações respeitantes aos cidadãos. A função do circuito integrado é expressamente limitada à função de uma carta de condução. Salvaguarda-se assim a possibilidade de apreensão da carta após uma infracção grave;
- Introduzir o conceito de validade administrativa limitada das cartas de condução. Tal implica:

⁵ JO C 77 de 28.3.2002, p. 5.

- a instituição de um sistema de renovação administrativa regular das cartas de condução, que permitirá a actualização contínua dos dispositivos anti-fraude de todas as cartas;
- a possibilidade de actualizar ao mesmo tempo a fotografia que figura na carta, outro elemento anti-fraude que facilita a gestão e o controlo da conformidade das cartas de condução.

A validade administrativa limitada não põe em causa o direito de conduzir uma determinada categoria de veículos, obriga apenas à renovação do documento que o confere. Os cidadãos conservarão os direitos adquiridos, mas a renovação regular do documento contribuirá para limitar as muitas possibilidades de fraude hoje existentes.

É esta última medida que permitirá, em simultâneo, eliminar completamente os últimos obstáculos à livre circulação dos cidadãos. Atendendo a que todas as novas cartas emitidas terão a mesma validade administrativa, nelas próprias inscrita, desaparece a necessidade de aplicar regras nacionais, muitas vezes implicando cálculos, como é o caso actualmente. O direito de conduzir um veículo é claramente estabelecido pelo próprio documento e, logo, facilmente reconhecível pelo titular e pelas autoridades administrativas e policiais.

No que se refere às cartas de condução já em circulação, a presente proposta, ao instituir um período de validade administrativa, abole o direito de um Estado-Membro aplicar os seus próprios prazos de validade às cartas de condução emitidas por outros Estados-Membros de que são titulares cidadãos que mudaram para o seu território a sua residência habitual. Essas cartas permanecerão válidas consoante nelas estabelecido e os seus titulares terão de as renovar, antes de caducarem, no Estado-Membro em que têm a sua residência habitual. Estas disposições proporcionarão, por fim, a necessária segurança jurídica aos titulares de cartas de condução.

Não se propõe a obrigatoriedade de troca, por motivo de protecção insuficiente contra a fraude ou de prazo de validade diferente, de todos os antigos modelos de carta de condução existentes. Tal disposição implicaria a troca de milhões de cartas, uma operação de tão grande envergadura que a sua gestão seria extremamente difícil mesmo num calendário de 5 ou 10 anos. Propõe-se, portanto, que a validade administrativa limitada se aplique apenas às cartas de condução emitidas a partir da data de aplicação da directiva. Os antigos modelos serão, assim, gradualmente eliminados.

É óbvio que a não renovação de todas as cartas existentes implica que haverá em circulação, durante um período prolongado, cartas de modelo antigo com um nível inferior de protecção contra a fraude. A Directiva 91/439/CEE já obrigava, contudo, os Estados-Membros a tomarem todas as medidas anti-fraude possíveis, e o artigo em causa é reformulado por forma a prever o controlo da fraude relativamente aos antigos modelos de carta de condução, o que, em última análise, levará à sua eliminação. Pode, assim, fazer-se distinção entre os antigos modelos com uma protecção suficiente contra a fraude e os que não têm qualquer protecção. Com esta proposta, a Comissão terá os meios de acompanhar de perto esta questão e accionar os mecanismos necessários caso os Estados-Membros não suprimam eles próprios esses modelos de carta de condução. A responsabilidade incumbe todavia aos Estados-Membros, tendo em conta o princípio da subsidiariedade, visto serem eles as entidades mais bem colocadas para determinar o ritmo do processo de substituição.

As medidas atrás enunciadas - a instituição da validade administrativa limitada para as novas cartas de condução, que induzirá a redução gradual do número de modelos, a supressão do modelo comunitário de carta em papel e a possibilidade de introdução de circuitos integrados - contribuirão para aumentar o nível de protecção contra a fraude e as possibilidades de controlo. Irão assim contribuir também, indirectamente, para a segurança do transporte rodoviário, um importante factor de protecção dos cidadãos da União Europeia, dadas as possibilidades de acesso a certos tipos de veículos.

Segurança rodoviária

Outra importante parte da presente proposta trata de aspectos que contribuirão para reforçar a segurança rodoviária.

No que se refere à harmonização das subcategorias⁶, o artigo 11º da Directiva 91/439/CEE previa que a Comissão apresentasse uma proposta para o efeito cinco anos após o início da aplicação da directiva (i.e. antes de 1 Julho de 2001). Presentemente, a criação de subcategorias é facultativa. A harmonização destas deverá possibilitar o reforço do princípio do acesso gradual, ao fazer variar a idade mínima entre 16 e 24 anos em função das características do veículo e/ou das responsabilidades dos condutores de veículos específicos. As subcategorias facultativas deverão, assim, ser transformadas em categorias obrigatórias. Algumas definições de veículos são igualmente alteradas a este respeito. Tais alterações devem ser vistas à luz dos imperativos de segurança rodoviária.

A presente proposta irá igualmente harmonizar a Directiva 91/439/CEE relativa à carta de condução pela recente Directiva 2003/59/CE relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas⁷. Deste modo, instituir-se-á o princípio do acesso gradual também para os condutores de camiões e autocarros não abrangidos pela Directiva 2003/59/CE.

Importa também assinalar neste ponto a introdução de uma categoria de carta de condução para os ciclomotores. Constituindo um popular meio de transporte, especialmente entre os jovens, mas também uma das categorias de veículos mais vulneráveis, os ciclomotores não devem continuar a ser excluídos do âmbito de aplicação desta legislação.

Embora os sistemas de concessão de cartas de condução tenham sido harmonizados em grande medida e o reconhecimento mútuo constitua um princípio geral, a entidade que desempenha em todo este mecanismo um papel vital, o examinador, tem sido deixada fora do processo de harmonização. A qualidade da formação dos examinadores apresenta actualmente diferenças significativas, pese embora a função destes ser idêntica em todos os Estados-Membros. Deverá, pois, introduzir-se um novo anexo, o Anexo IV, que estabelece os requisitos mínimos para a qualificação inicial e a formação contínua dos examinadores. O resultado será um maior nível de harmonização dos exames de condução na UE e no EEE.

⁶ As subcategorias previstas na Directiva 91/439/CEE são as seguintes: A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E. Constituem uma subdivisão das principais categorias A - motociclos, B - automóveis, C - camiões e D - autocarros.

⁷ JO L 226 de 10.9.2003.

Por ocasião da renovação administrativa da carta, os Estados-Membros poderão, se o desejarem, impor exames médicos ou outras medidas de segurança rodoviária. Não se prevê de momento uma obrigação de exame médico para os titulares de cartas de condução de automóveis ou motociclos a nível comunitário. Para os titulares de cartas de condução de camiões ou autocarros, a periodicidade dos já obrigatórios exames médicos será harmonizada e coincidirá com a renovação administrativa.

Por último, mas não menos importante, a presente proposta trata a questão da apreensão da carta de condução num quadro coerente e pan-europeu, que terá subjacente o princípio do carácter único da carta (um titular - uma carta). Actualmente, são muitos os cidadãos que, depois de o Estado-Membro em que têm a sua residência habitual lhes ter apreendido a carta de condução na sequência de uma infracção grave ao código da estrada, se estabelecem num outro Estado-Membro para aí pedirem a emissão de uma nova carta. Esta situação é altamente insatisfatória do ponto de vista da segurança rodoviária e equivale *de facto* a uma infracção à Directiva 91/439/CEE⁸. A presente proposta prevê expressamente que os Estados-Membros não poderão emitir uma nova carta de condução para uma pessoa cuja carta tenha sido apreendida e que continua, assim, a ser indirectamente titular de outra carta. A proposta deverá, assim, pôr termo ao chamado “turismo das cartas de condução” e complementar a Convenção relativa ao reconhecimento mútuo das decisões de apreensão de cartas de condução⁹, que trata desta questão no âmbito do tráfego internacional, matéria esta que é objecto das Convenções de Genebra¹⁰ e de Viena¹¹.

Reformulação

A presente proposta constitui uma reformulação da Directiva 91/439/CEE, em conformidade com o Acordo Interinstitucional relativo à técnica de reformulação dos actos jurídicos¹². Quer isto dizer que incorpora, num único texto, as alterações substantivas que introduz na Directiva 91/439/CEE e as disposições inalteradas desta última, a qual substitui e revoga. A legislação comunitária tornar-se-á, assim, mais acessível e transparente.

Conclusão

Em conclusão, os três objectivos principais da presente proposta são:

- Reduzir as possibilidades de fraude: supressão da possibilidade de emissão de cartas de condução em papel, passando a ser emitidas apenas cartas em cartão plastificado; possibilidade de introdução de um circuito integrado nas cartas de condução; instituição da validade administrativa limitada para todas as novas cartas emitidas a partir da data de aplicação da directiva;

⁸ Diz o n.º 5 do artigo 7º da Directiva 91/439/CEE: “Uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-Membro.”

⁹ Acto do Conselho de 17 de Junho de 1998 que estabelece a Convenção relativa às decisões de inibição de conduzir, JO C 216 de 10.7.1998.

¹⁰ Convention on Road Safety (Convenção sobre o Trânsito Rodoviário) de 19 de Setembro de 1949, United Nations Treaty Series, Vol.125, p. 3.

¹¹ Ver nota 2.

¹² Acordo Interinstitucional, de 28 de Novembro de 2001, para um recurso mais estruturado à técnica de reformulação dos actos jurídicos, JO C 77 de 28.3.2002.

- Garantir a livre circulação dos cidadãos pela instituição da validade administrativa limitada e a harmonização da periodicidade dos exames médicos para os motoristas;
- Contribuir para o reforço da segurança rodoviária: introdução da carta de condução para os ciclomotores; alargamento do princípio do acesso gradual à carta de condução aos tipos de veículos mais potentes; introdução de requisitos mínimos para a qualificação inicial e a formação contínua dos examinadores; instituição do princípio do carácter único da carta de condução (um titular, uma carta).

I. REDUZIR AS POSSIBILIDADES DE FRAUDE

I.1. Situação actual

- (1) Uma carta de condução dá ao seu titular o direito de conduzir veículos de uma determinada categoria. Tanto a sociedade como o legislador, nacional e comunitário, o consideram um direito muito importante. Para muitas pessoas, ter carta de condução equivale a maior liberdade de movimentos. O legislador impôs regras estritas para a emissão e renovação das cartas, incumbências confiadas a autoridades competentes e que têm por base o princípio da residência habitual. Isso permite o controlo estrito de todo o processo. A Directiva 91/439/CEE chega a proibir expressamente que uma pessoa seja titular de mais do que uma carta de condução.
- (2) No entanto, uma vez emitida uma carta de condução, nem todos os Estados-Membros procedem a uma monitorização estrita, na forma de renovação regular do documento. Esta falta de harmonização dos prazos de validade das cartas é a principal razão do elevadíssimo número de modelos de carta (mais de 80) actualmente válidos e em circulação nos Estados membros do Espaço Económico Europeu, muitos dos quais não são conformes com os modelos comunitários harmonizados. Muitos desses modelos datam de há décadas e são muito fáceis de falsificar. Em resultado desta situação, o controlo da conformidade das cartas de condução é quase inexistente em alguns Estados-Membros. Dados os direitos que uma carta de condução confere, tal situação deve ser rápida e drasticamente corrigida.
- (3) A fim de clarificar a actual situação, e tendo em conta a obrigação estabelecida no artigo 10º da Directiva 91/439/CEE, a Comissão adoptou uma decisão relativa às equivalências entre determinadas categorias de cartas de condução¹³. Essa decisão apresenta todos os modelos de carta válidos e indica as correspondentes habilitações em termos do artigo 3º da Directiva 91/439/CEE¹⁴. Os quadros de equivalências constantes da referida decisão são bastante complexos e limitam-se a uma mera descrição das cartas existentes, não clarificando a questão. A harmonização dos prazos de validade ajudará a reduzir gradualmente o número de modelos de carta de condução.

¹³ Decisão 2000/275/CE da Comissão, de 21 de Março de 2000, sobre as equivalências entre determinadas categorias de cartas de condução, JO L 91 de 12.4.2000, p. 1.

¹⁴ Exemplo de equivalência: uma carta da categoria “B” emitida na Alemanha entre 1 de Junho de 1982 e 2 de Outubro de 1990 é equivalente às categorias B, B+E, C1 e C1+E definidas no artigo 3º da Directiva 91/439/CEE.

- (4) Presentemente, a validade das cartas de condução de automóveis e motociclos não é temporalmente limitada em quatro Estados-Membros¹⁵. Em muitos outros, certas categorias de cartas são válidas por várias décadas. Com a instituição de um sistema harmonizado de renovação regular obrigatória das cartas, todos os novos documentos poderão ser actualizados e passar a apresentar características de segurança avançadas que reduzam o risco de falsificação e fraude.
- (5) A renovação regular da carta de condução garantirá igualmente que a fotografia nela existente apresente uma real parecença com o titular. Este problema é mais acentuado nos Estados-Membros em que a validade é ilimitada.
- (6) As medidas terão também o efeito secundário de contribuir para a segurança do transporte. A existência de cartas conformes com um menor número de modelos, com um nível superior de protecção contra a fraude, regularmente renovadas e, logo, mais facilmente rastreáveis, aumentará a possibilidade de um controlo efectivo e de uma gestão eficaz.

I.2. Propostas

Proposta 1: supressão do Anexo I, respeitante ao modelo de carta de condução em papel

- (7) Para reduzir o número de modelos de carta de condução em circulação e aumentar o nível de protecção contra a fraude, o modelo comunitário de carta de condução em papel deverá ser eliminado.

Proposta 2: introdução facultativa de circuitos integrados

- (8) Para reforçar ainda mais a protecção contra a fraude, os Estados-Membros deverão dispor da faculdade de introduzir um circuito integrado na carta de condução em cartão plastificado de modelo comunitário. A reprodução, no circuito integrado, da informação impressa no cartão reforça a protecção contra a fraude e garante, simultaneamente, a protecção dos dados e informações respeitantes aos cidadãos. A função do circuito integrado limita-se à função de uma carta de condução. Salva-se, assim, a possibilidade de apreensão da carta na sequência de uma infracção grave.
- (9) As especificações técnicas serão estabelecidas pela Comissão mediante o procedimento de comitologia, a fim de acautelar a interoperabilidade futura. Deste modo, o nível de protecção do documento contra a fraude será reforçado e as possibilidades de controlo acrescidas. Esta medida terá como efeito secundário o reforço da segurança das operações de transporte e da circulação rodoviária em geral.

Proposta 3: renovação administrativa (n.º 2, novo, do artigo 8º)

- (10) As cartas de condução das categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E emitidas pelos Estados-Membros após a entrada em vigor da directiva terão uma validade administrativa máxima de 10 anos. As cartas cujos titulares tenham mais de 65 anos terão uma validade administrativa máxima de 5 anos.

¹⁵ Áustria, Bélgica, França e Alemanha. A França decidiu recentemente alterar esta política e prepara-se para adoptar legislação nesta matéria.

- (11) As cartas de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E emitidas pelos Estados-Membros após a entrada em vigor da directiva terão uma validade administrativa máxima de 5 anos. As cartas cujos titulares tenham mais de 65 anos terão uma validade administrativa máxima de 1 ano. Esta é já a prática corrente na maioria dos Estados-Membros.
- (12) Relativamente às cartas de condução (de todas as categorias) emitidas pelos Estados-Membros antes da entrada em vigor da directiva, os períodos de validade administrativa atrás referidos aplicar-se-ão apenas às cartas cuja validade tenha caducado e às cartas que devam ser substituídas por motivo de perda ou roubo.

Resultados esperados

- (13) A renovação administrativa obrigatória e regular das cartas de condução, feita de forma harmonizada, ajudará a realizar os seguintes objectivos:
- Prevenção da fraude: todos os documentos em circulação serão regularmente actualizados, utilizando-se os elementos de segurança mais avançados para reduzir o risco de falsificação e fraude; a fotografia existente no documento apresentará real parecença com o titular;
 - Redução gradual do número de modelos de carta em circulação: a complexa situação que hoje se vive será clarificada e as possibilidades de controlo reforçadas;
 - Facilitação da livre circulação dos titulares de cartas de condução: a validade das cartas será harmonizada, pelo que deixará de haver restrições decorrentes de prazos de validade diferentes a nível nacional ou da imposição de exames médicos regulares.
- (14) Esta disposição não afectará os direitos adquiridos, aplicando-se apenas às novas cartas de condução. O novo período de validade administrativa agora introduzido apenas se aplicará às cartas emitidas antes da entrada em vigor da directiva que devam ser renovadas ou tenham sido perdidas ou roubadas. Nessa ocasião, terá de ser emitida a carta única de modelo em cartão plastificado prevista na directiva, nos termos no n.º 1 do artigo 1º e do Anexo I da mesma.
- (15) Dada a importância dos direitos conferidos por uma carta de condução da categoria C ou D (ou das respectivas subcategorias e categorias de reboques), o prazo de validade de uma carta desta categoria emitida para uma pessoa de 65 ou mais anos de idade deverá ser limitado a 1 ano.

II. GARANTIR A LIVRE CIRCULAÇÃO DOS CIDADÃOS

II.1. Situação actual

- (16) O n.º 2 do artigo 1º da Directiva 91/439/EEC estabelece que todas as cartas de condução emitidas por Estados-Membros deverão ser objecto de reconhecimento mútuo. Este princípio é aplicável sem qualquer obrigação adicional¹⁶.
- (17) A aplicação do princípio do reconhecimento mútuo das cartas de condução emitidas por Estados-Membros é actualmente obstruída pela aplicação de regras nacionais relativas à validade das cartas e à periodicidade dos exames médicos. Tal prática é consentânea com o disposto no n.º 3 do artigo 1º, que estabelece uma excepção ao princípio geral consagrado no n.º 2 do artigo 1º.
- (18) Em aplicação do n.º 3 do artigo 1º, um cidadão da Comunidade que transfira a sua residência habitual de um Estado-Membro para outro poderá ter de se submeter a um exame médico ou confrontar-se com o facto de a sua carta caducar em data diferente da nela indicada, que era a aplicável no Estado-Membro emissor. Presentemente, os regimes que regulam a validade das cartas e os exames médicos são diferentes em quase todos os Estados-Membros. Significa isto que virtualmente nenhum cidadão que fixa residência noutro Estado-Membro sabe se a sua carta irá caducar em virtude de um prazo de validade diferente ou se terá de se submeter ao exame médico prescrito pela legislação desse país.
- (19) Para que seja possível um reconhecimento mútuo geral efectivo das cartas de condução emitidas nos Estados-Membros, terão de ser adoptadas as medidas atrás referidas relativas aos prazos de validade e aos exames médicos.

Prazos de validade

- (20) Os prazos de validade das cartas de condução não estão ainda harmonizados. Em alguns Estados-Membros, as cartas de certas categorias são vitalícias; noutros, as cartas têm de ser renovadas a intervalos regulares ou a partir de certa idade.
- (21) De acordo com o n.º 3 do artigo 1º, os Estados-Membros podem aplicar as disposições nacionais relativas ao período de validade das cartas de condução. Na prática, os regimes que regulam a validade das cartas variam consideravelmente de Estado-Membro para Estado-Membro, o que tem como resultado, na maioria dos casos, um prazo de validade diferente para a carta de uma pessoa que transfira a sua residência. Por exemplo, um cidadão alemão, titular de uma carta vitalícia, que fixe residência nos Países Baixos será obrigado, de acordo com a legislação deste país em matéria de validade das cartas de condução, a trocar a carta ao fim de dez anos. Por seu lado, um cidadão sueco que vá viver para Espanha, para aí gozar alguns anos da sua reforma, ver-se-á confrontado com a legislação espanhola, que obriga a exames médicos e a renovações periódicas (em lugar da mera renovação administrativa da carta de 10 em 10 anos, como acontece na Suécia). Esta situação gera

¹⁶ O âmbito de aplicação do princípio do reconhecimento mútuo foi estabelecido pelo Tribunal de Justiça no fundamento 26 do acórdão no processo C-193/94 *Skanavi*: “[A] Directiva 91/439 (...) prevê no artigo 1º, n.º 2, o reconhecimento mútuo, sem qualquer formalidade, das cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros”. Um exemplo de formalidade seria o registo obrigatório da carta por ocasião da transferência de residência para outro Estado-Membro.

incerteza jurídica e falta de transparência, como ilustram as queixas apresentadas por centenas de cidadãos à Comissão e que mostram que o princípio do reconhecimento mútuo não é efectivamente aplicado na prática nem a sua liberdade de circulação garantida.

- (22) No que respeita aos titulares de cartas de condução que fixem residência noutro Estado-Membro, põe-se o problema prático adicional do cálculo dos prazos de validade. Como estes variam de Estado-Membro para Estado-Membro, o titular de uma carta poderá ver-se obrigado a trocá-la quando o novo Estado-Membro de residência aplica prazos de validade inferiores, o que põe igualmente em causa o princípio do reconhecimento mútuo.
- (23) A situação atrás descrita não é transparente, nem para os cidadãos nem para as autoridades administrativas, e gera incerteza jurídica, uma vez que a informação contida na carta deixa de ser fidedigna. Só a harmonização dos prazos de validade a pode clarificar. Todas as novas cartas de condução emitidas após a adopção da directiva terão de ser periodicamente renovadas, em virtude do período de validade administrativa, e substituídas por uma carta de modelo novo, com características de segurança avançadas.

Exames médicos

- (24) Esta questão está estreitamente ligada à dos prazos de validade. Na maior parte dos Estados-Membros, a imposição de exame médico coincide com o prazo de validade das cartas. Contudo, a Directiva 91/439/CEE não harmonizou a periodicidade destes exames. O n.º 3 do seu artigo 1º permite que os Estados-Membros apliquem aos cidadãos que transfiram a sua residência para o seu território as disposições em matéria de periodicidade dos exames médicos aplicáveis aos seus próprios cidadãos.
- (25) O Anexo III da Directiva 91/439/CEE estabelece as normas mínimas de aptidão física e mental para a condução de veículos a motor. Os candidatos a cartas de condução terão de as satisfazer, quer por ocasião da emissão da carta inicial quer posteriormente à sua obtenção.
- (26) Para efeitos do Anexo III da Directiva 91/439/CEE, as categorias de cartas de condução foram divididas em dois grupos. O grupo 1 compreende as categorias A1, A, B1, B e B+E (automóveis e motociclos) e o grupo 2 as categorias C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D e D+E (autocarros e camiões).
- (27) No que se refere ao grupo 1, para a emissão da carta de condução inicial não é requerido exame médico, excepto quando haja dúvidas quanto à aptidão do candidato para conduzir. Também não são prescritos exames médicos após a obtenção da carta. As regras em vigor relativas ao intervalo entre exames médicos para as categorias de cartas deste grupo não são as mesmas em todos os Estados-Membros. Não obstante, é possível identificar a nível dos Estados-Membros três ópticas principais:
- Ausência de qualquer exame médico obrigatório, depois de obtida a carta de condução inicial;
 - Exame médico obrigatório a partir de uma certa idade; e
 - Exame médico obrigatório a intervalos de 5 ou 10 anos.

- (28) A Directiva 91/439/CEE prevê exames médicos periódicos para os condutores de autocarros e camiões (veículos do grupo 2). Os intervalos entre exames não são todavia especificados. Na prática, todos os Estados-Membros impõem exames médicos regulares para este grupo de condutores, na maior parte dos casos a intervalos de 5 anos.
- (29) A clarificação das regras nacionais relativas aos exames médicos removerá os obstáculos atrás descritos ao reconhecimento mútuo efectivo das cartas de condução e à livre circulação das pessoas. Tal poderá conseguir-se com a harmonização da periodicidade dos exames médicos para os condutores do grupo 2 (camiões e autocarros), enquanto para os condutores do grupo 1 (automóveis e motociclos), os Estados-Membros deverão dispor da faculdade de obrigar a tais exames, se o desejarem, mas apenas por ocasião da renovação da carta. Esta medida aumentará a transparência, em benefício dos cidadãos e das autoridades, garantirá a livre circulação dos cidadãos e contribuirá para reforçar a segurança rodoviária.

II.2. Propostas

- (30) Os problemas atrás referidos podem ser resolvidos com a medida proposta no ponto I.2, a instituição da renovação administrativa. No que se refere às cartas de condução, tal medida garantirá uma genuína liberdade de circulação aos cidadãos.
- (31) Para introdução da renovação administrativa, o n.º 3 do artigo 1º deverá ser suprimido. Todas as novas cartas de condução terão a mesma validade administrativa em toda a União Europeia e todas as antigas cartas ainda válidas e em circulação terão de ser reconhecidas nessa qualidade, sem possibilidade de limitação da validade ou de imposição de medidas restritivas como a sujeição a exame médico.

III. CONTRIBUIR PARA O REFORÇO DA SEGURANÇA RODOVIÁRIA

III.1. A questão do exame médico periódico

Situação actual

- (32) O exame médico regular dos condutores de autocarros e camiões justifica-se pelo facto de estes condutores terem uma responsabilidade acrescida. Por outro lado, as características dos veículos em causa (massa, dimensões, carga, etc.) e o tempo passado a conduzir exigem uma alta competência e uma aptidão física superior. Os exames a que devem submeter-se estes condutores serão, pois, efectuados a intervalos regulares, calculados com base na data de emissão da carta de condução. Os requisitos que se lhes aplicarão serão mais estritos que os aplicáveis aos condutores de automóveis ou motociclos.
- (33) Propõe-se igualmente a harmonização da periodicidade dos exames médicos para os titulares de cartas de condução do grupo 2, em particular os motoristas, uma vez que a existência de requisitos médicos diferentes nos Estados-Membros causa distorções da concorrência.

Proposta

- (34) Sem prejuízo das disposições que o Conselho possa vir a adoptar futuramente, cada Estado-Membro poderá fixar, segundo critérios nacionais, a periodicidade dos exames médicos para as categorias AM A1, A2, A, B, B1 e B+E, devendo todavia tais exames coincidir com a renovação administrativa da carta de condução.
- (35) A cada renovação administrativa das cartas de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1 e D1+E, terá de ser efectuado um exame para se verificar o preenchimento dos critérios mínimos de saúde estabelecidos no Anexo III da directiva.
- (36) O exame médico deve coincidir com a renovação administrativa da carta, o que aumentará a transparência em benefício dos cidadãos. A data de expiração inscrita na carta deve indicar claramente que o documento tem de ser renovado; nessa ocasião, poderá ou deverá ser efectuado um exame médico, consoante se trate de condutores do grupo 1 ou do grupo 2; não será exigido qualquer outro exame médico noutras datas além da data de expiração da carta indicada na mesma.

- (37) Os exames médicos serão sempre efectuados no Estado-Membro em que o titular da carta tem a sua residência habitual e em que é efectuada a renovação; em conformidade com o princípio da subsidiariedade, compete aos Estados-Membros designarem a autoridade competente.

III.2. Definições das categorias de veículos¹⁷

- (38) A aplicação prática da Directiva 91/439/CEE mostrou a necessidade de se clarificarem as definições de várias categorias de veículos. Acresce que o artigo 11º da directiva obrigava expressamente a Comissão a rever as subcategorias de veículos cinco anos após a entrada em vigor da directiva (i.e. antes de 1 de Julho de 2001) e a propor a sua eventual harmonização ou supressão. Dados os imperativos de segurança rodoviária, o conceito de acesso gradual será alargado a certas categorias de cartas de condução. No interesse da transparência, todas as categorias são indicadas a seguir. A alteração proposta transforma as subcategorias em categorias, que serão introduzidas em todos os Estados-Membros, excepto a categoria B1 que se manterá por enquanto facultativa.

III.2.1. Veículos a motor de duas rodas

Situação actual

Ciclomotores

- (39) A Directiva 91/439/CEE não abrange os ciclomotores. Os dados relativos aos acidentes indicam, todavia, a necessidade de introduzir uma nova categoria de veículos, os ciclomotores. Em alguns Estados-Membros, condutores muito jovens (a partir mesmo dos 14 anos) podem conduzir ciclomotores. As estatísticas europeias de acidentes rodoviários apontam, contudo, para a existência de um risco de acidentes bastante mais elevado neste grupo de condutores. A introdução de uma categoria harmonizada AM e de um exame teórico de condução obrigatório pode contribuir para um melhor controlo deste vulnerável grupo de condutores, sensibilizando-os para as regras de trânsito.
- (40) Esta medida irá igualmente clarificar a situação dos condutores de ciclomotores que cruzam as fronteiras. A proposta visa também evitar os problemas com que actualmente se confrontam os cidadãos que, encontrando-se a passar férias, pretendem alugar um ciclomotor. O direito de conduzir estes veículos será reconhecido em toda a União em caso de transferência de residência do titular da carta.

Motociclos ligeiros

- (41) A categoria dos motociclos ligeiros integra actualmente os motociclos até 125 cm³ e 11 kW. A Directiva 91/439/CEE não impõe uma relação potência/peso, o que permite veículos cada vez mais ligeiros, com acelerações e velocidades máximas cada vez maiores. A introdução de um critério suplementar potência/peso evitará que sejam propostos a titulares de cartas A1 veículos extremamente ligeiros e potentes.

¹⁷ Por "categorias de veículos" entende-se o conjunto veículos que uma determinada categoria de carta de condução habilita a conduzir.

Motociclos

- (42) A Directiva 91/439/CEE estabelece a seguinte regra de acesso gradual aos motociclos pesados: para estar habilitado a conduzir motociclos com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg ou uma potência superior a 25 kW, um condutor deve ter uma experiência de dois anos de condução de um motociclo mais pequeno cujas especificações não excedam as atrás referidas. Assim, dentro da actual categoria A de motociclos, a Directiva 91/439/CEE criou uma categoria limitada e uma categoria ilimitada. Os dois tipos de motociclo são identificados por um pictograma distinto no modelo de carta de condução, mas a designação não apresenta qualquer distinção, uma vez que ambos são designados categoria A.
- (43) A categoria A limitada integra muitos motociclos de potência limitada na origem. Em muitos casos, os construtores produzem motociclos da categoria A ilimitada de cilindrada entre 300 cm³ e 1000 cm³, que depois reduzem artificialmente para os situar na categoria A limitada. Esta limitação da potência na origem leva, por vezes, à produção de motociclos com características inconsistentes com a limitação de potência. Estes motociclos podem igualmente ser objecto de modificações indevidas antes de serem utilizados.
- (44) Acresce que os condutores se poderão facilmente furtar à exigência de dois anos de experiência prática de condução, limitando-se a aguardar dois anos depois de obterem uma carta “A limitada”: alguns candidatos, por exemplo, fazem o exame aos 18 anos, estão dois anos sem conduzir e, feitos os 20 anos, compram um motociclo pesado.
- (45) Os Estados-Membros podem igualmente não aplicar o requisito de experiência prévia de condução, autorizando o acesso directo a motociclos da categoria ilimitada a partir dos 21 anos de idade. Quase todos os Estados-Membros permitem o acesso directo. Os candidatos poderão, assim, esperar até completarem 21 anos e, na prática, muitos o fazem, visto que os motociclos mais pequenos não são considerados suficientemente atractivos.
- (46) Em resultado desta situação, são muitos os condutores jovens sem experiência prática que utilizam as classes de motociclos mais potentes e as actuais disposições não possibilitam um controlo efectivo da aquisição de experiência num motociclo da categoria limitada. Esta prática entra em conflito com a segurança rodoviária, pelo que se lhe deve pôr termo introduzindo novos critérios relativamente ao veículo, à idade mínima e ao acesso.
- (47) Os novos critérios são concebidos por forma a reduzir as possibilidades de limitar na origem a potência dos motociclos mais potentes, pondo termo à prática de um acesso por fases sem exame prático de condução e aumentando a idade mínima para o acesso directo. Pelos mesmos motivos, dever-se-á rever a definição da categoria A limitada para que os motociclistas novatos ganhem experiência de condução em motociclos ligeiramente mais potentes.
- (48) Assim, as actuais subdivisões da categoria A, limitada e ilimitada, passarão respectivamente a categoria “A2” e “A”. Para a categoria A2 será introduzido um requisito adicional, para evitar a limitação da potência dos motociclos na origem. O acesso gradual a esta categoria será controlado por meio da introdução de um exame prático limitado.

- (49) A definição de motociclo pesado mantém-se inalterada; a idade mínima para acesso directo a esta categoria será todavia aumentada (ver a seguir).

Proposta

Ciclomotores

- (50) Os ciclomotores, i.e. os veículos de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima de projecto não superior a 45 km/h e um motor de cilindrada não superior a 50 cm³, se for de combustão interna, ou com uma potência nominal máxima contínua não superior a 4 kW, se for eléctrico. Os ciclomotores com uma velocidade máxima de projecto não superior a 6 km/h e os ciclos com pedalagem assistida estão excluídos. Tratando-se de ciclomotores de três rodas, a potência máxima útil do motor não pode exceder 4 kW se este for outro tipo de motor de combustão interna. Esta definição é a da Directiva 2002/24/CE, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas¹⁸.
- (51) No que se refere aos quadriciclos ligeiros, i.e. os veículos a motor de quatro rodas, são aplicáveis diferentes regras de trânsito numa variedade de casos. Não seria, pois, adequado incluir este grupo de veículos na directiva proposta. A definição é a da Directiva 2002/24/CE.
- (52) Será imposto um exame teórico como requisito mínimo para a habilitação a conduzir ciclomotores. Os Estados-Membros podem introduzir outros requisitos, nomeadamente um exame prático de condução ou um exame médico. A introdução de requisitos adicionais não deve, contudo, impedir o reconhecimento das cartas emitidas noutros Estados-Membros.

Motociclos ligeiros

- (53) A definição de motociclo ligeiro (categoria A1) deve ser alterada como segue: motociclos ligeiros de cilindrada não superior a 125 cm³, de potência não superior a 11 kW e com uma relação potência/peso não superior a 0,1 kW/kg.
- (54) O n.º 5 do artigo 3º da Directiva 91/439/CEE, que estabelece que os Estados-Membros podem impor normas restritivas complementares, deverá ser suprimido.

Motociclos

- (55) As definições de motociclo deverão ser alteradas como segue:
- Categoria A2: Motociclos, com ou sem carro lateral, com uma potência máxima de 35 kW, uma relação potência/peso não superior a 0,2 kW/kg e não derivados de uma versão que tenha mais do dobro da sua potência máxima.
 - Categoria A: motociclos, com ou sem carro lateral.

¹⁸ Directiva 2002/24/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Março de 2002, relativa à homologação dos veículos a motor de duas ou três rodas e que revoga a Directiva 92/61/CEE do Conselho, JO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

Generalidades

- (56) Uma pessoa titular de uma carta de condução para uma determinada categoria de veículos a motor de duas rodas tem direito a conduzir qualquer das categorias inferiores.
- (57) No caso das pessoas já titulares de carta de condução para as categorias A1 ou A2, a obrigação de fazer exame teórico para ter acesso a uma categoria de motociclos superior deverá ser suprimida, uma vez que não é possível fazer uma distinção realista entre as categorias A1, A2 e A para efeitos de verificar os conhecimentos teóricos. Evitar-se-á assim a realização de exames desnecessários. No entanto, dadas as características distintas dos veículos das duas categorias, deverá manter-se o exame prático de condução com um veículo da categoria considerada.

III.2.4.Veículos a motor (categorias B, B+E e B1)

Situação actual

- (58) A actual definição da categoria B, segundo a qual os conjuntos veículo-reboque de menos de 3500 kg pertencem a esta categoria se a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor, levanta problemas de ordem prática: os condutores que mudem de veículo tractor ou de reboque poderão ver-se obrigados a fazer um exame adicional para a categoria B+E. Além disso, alguns conjuntos de veículos, cujas propriedades e características exigem competências de condução de reboques de maior dimensão, pertencem à categoria B e não à B+E (em alguns casos, o comprimento dos conjuntos excede os 10 metros). É preferível introduzir um limite claro para a massa em lugar de uma relação veículo tractor/reboque: os reboques com uma massa máxima autorizada superior a 750 kg apenas poderão ser conduzidos por titulares de uma carta B+E. Mesmo os condutores das categorias C e D terão de fazer um exame complementar para poderem conduzir um reboque de massa superior a 750 kg. Estas novas definições de reboque para as categorias B e B+E correspondem aos requisitos técnicos na medida em que, na prática, os reboques de massa superior a 750 kg devem estar equipados com um sistema de travagem.

Proposta

- (59) As definições das categorias de veículos a motor deverão ser alteradas como segue:
- Categoria B: automóveis, com massa máxima autorizada não superior a 3500 kg e um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg.
 - Categoria B+E: conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg.
- (60) No que se refere à categoria B1, triciclos e quadriciclos a motor, a definição é harmonizada pela constante da Directiva 2002/24/CE. A categoria B1 manter-se-á facultativa.

III.2.5.Camiões e autocarros (categorias C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E)

Situação actual

- (61) Todas as categorias de camiões e autocarros: as actuais definições da Directiva 91/439/CEE referem-se ao número de lugares sentados. Isto cria uma situação em que, por exemplo, um autocarro com uma maioria de lugares de pé e apenas uns escassos lugares sentados pode ser conduzido por titulares de cartas de condução da categoria B ou D1 em lugar da categoria D. O mesmo é válido para todas as categorias de cartas. A definição deverá, assim, referir-se ao número de passageiros e não ao número de lugares sentados.
- (62) Categorias C1 e D1: actualmente, as subcategorias C1 e D1 são facultativas e não existem em todos os Estados-Membros da União Europeia e países do EEE. Estas subcategorias deverão passar a categorias e ser introduzidas em todos os Estados-Membros, uma vez que permitem distinguir, em termos de emissão de cartas de condução, entre os grandes camiões e autocarros utilizados sobretudo para o transporte comercial e os pequenos camiões e autocarros utilizados para outros fins.
- (63) As definições das categorias C1 e D1 deverão ser revistas, por forma a terem plenamente em conta as características dos veículos deste grupo. Serão introduzidos critérios adicionais, relativos à lotação e ao comprimento dos veículos.
- (64) O titular de uma carta de condução C1 pode conduzir veículos de massa entre 3500 e 7500 kg. Existem no mercado dois tipos diferentes de veículos dentro destes limites: os de massa na ordem dos 6000 kg e os de massa superior. Os veículos de massa inferior a 6000 kg não são equipados com sistemas de travões de ar comprimido nem suspensões pneumáticas e são construídos, em geral, sobre quadros de veículos B, a que é prolongado o comprimento. Os veículos de massa superior a 6000 kg são equipados com sistemas de travões de ar comprimido e suspensões pneumáticas, e, por conseguinte, assemelham-se mais aos camiões mais pequenos e diferem do ponto de vista estrutural das furgonetas de menos de 6000 kg. A existência de dois tipos de veículos muito diferentes na mesma categoria de carta de condução gera efeitos indesejáveis. Em primeiro lugar, o titular da carta treina e é examinado com o veículo mais pequeno, embora lhe seja permitido conduzir também o veículo maior, que exige uma técnica de condução diferente. Em segundo lugar, os veículos de massa entre 6000 e 7500 kg derivam da categoria dos de 12000 kg: podem assim ser facilmente sobrecarregados.
- (65) Há, além disso, planos para introduzir uma equivalência que irá permitir aos titulares de uma carta D1 conduzirem veículos C1 e vice-versa, desde que sejam respeitados os diferentes critérios de idade para estas categorias. Os quadros dos veículos C1 de massa inferior a 6000 kg são, de modo geral, semelhantes aos dos veículos D1, apenas diferindo as carroçarias.
- (66) Categorias D1 e D: As definições destas categorias deverão ser revistas, por forma a introduzir critérios adicionais, relativos à lotação e ao comprimento dos veículos.
- (67) No que se refere às categorias C, C1, D, D1 e respectivas categorias de reboques, o acesso gradual é um claro imperativo de segurança rodoviária. Resulta isto do facto de a condução dos veículos que integram estes grupos exigir maior experiência devido às suas características, nomeadamente no que respeita à massa, dimensões, características

técnicas e comportamento. O acesso gradual será assegurado tomando como referência a legislação comunitária relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas e deverá ser consentâneo com essa legislação¹⁹. Deste modo, o princípio do acesso gradual aplicar-se-á também aos não-profissionais.

- (68) No interesse da exaustividade, todas as definições são dadas a seguir, mesmo as que não sofreram alterações.

Proposta

- (69) As definições das categorias de veículos a motor deverão ser alteradas como segue:

- Categoria C: automóveis destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3500 kg e um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg.
- Categoria C+E: conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg. (Não alterado)
- Categoria C1: automóveis destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3500 kg e inferior a 6000 kg e um número de passageiros não superior a oito, sem contar com o condutor; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg. A subcategoria facultativa é transformada em categoria e será introduzida em todos os Estados-Membros.
- Categoria C1+E: conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 kg e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor. (Não alterado)
- Categoria D: automóveis destinados ao transporte de passageiros com capacidade superior a oito passageiros, sem contar com o condutor; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg.
- Categoria D+E: conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg. (Não alterado)

¹⁹ 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.

- Categoria D1: automóveis destinados ao transporte de passageiros, com um número de passageiros não superior a 16, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo de 7 metros; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 kg.
- Categoria D1+E: conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 kg, sob reserva de:
 - por um lado, a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 kg e a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor;
 - por outro lado, o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas. (Não alterado)

III.3. Idades mínimas

Situação actual

- (70) A harmonização das idades mínimas contribui para a livre circulação das pessoas e tem impacto directo na segurança rodoviária.
- (71) Para reforçar a segurança rodoviária, é urgente aumentar a idade mínima para acesso directo aos motociclos pesados. As estatísticas de acidentes provam que, no grupo dos condutores novatos de motociclos pesados, o risco de acidentes é maior para os menores de 24 anos. A idade mínima deverá assim passar de 21 anos, a actual, para 24 anos.
- (72) Simultaneamente, o número mínimo de anos de experiência para o acesso gradual deverá passar de dois para três anos, alargando-se assim o requisito da experiência. O acesso gradual a este tipo de motociclos deverá depender sempre da realização de um exame prático específico de condução em veículos da categoria considerada, de modo a que deixe de ser possível aceder-lhes sem as competências práticas de condução necessárias.
- (73) As normas de formação para os motoristas foram recentemente estabelecidas pela Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas²⁰. Para estes condutores é instituído o acesso gradual. Os restantes, os não-profissionais referidos no artigo 2º da referida directiva, deverão igualmente ter acesso a estas categorias de cartas de condução, autorizando-se o acesso às categorias superiores apenas a partir de uma idade mais avançada.

Propostas

- (74) Os limites de idade para as categorias A1 e B1 mantêm-se; para a categoria AM o limite passa a ser 16 anos, podendo os Estados-Membros autorizar o acesso a esta categoria a partir dos 14 anos, mas apenas para o território nacional.

²⁰

Ver nota 7.

- (75) Os limites de idade para as categorias B e B+E mantêm-se. Todavia, a derrogação à idade mínima prevista no n.º 2 do artigo 6º da Directiva 91/439/CEE será limitada à categoria B: os Estados-Membros podem autorizar o acesso à categoria B a partir dos 17 anos, mas apenas para o território nacional.
- (76) Para instituir o acesso gradual às categorias C1, C, D1, D e respectivas categorias de reboques com base na massa e dimensões dos veículos, o limite de idade para as cartas de condução das categorias C1 e C1+E será de 18 anos e para as cartas das categorias C e C+E de 21 anos. Para as cartas das categorias D1 e D1+E é feita uma distinção similar, sendo o limite de idade 21 anos, enquanto as cartas das categorias D e D+E apenas poderão ser emitidas para candidatos de idade superior a 24 anos. Esta medida aplica-se aos titulares de cartas não-profissionais e não prejudica as regras aplicáveis aos motoristas em conformidade com as normas comunitárias relativas à qualificação inicial e à formação contínua estabelecidas pela Directiva 2003/59/CE.
- (77) Um candidato que tenha, pelo menos, três anos de experiência de condução de um motociclo da categoria A2 e tenha feito um exame prático de condução para a categoria A, estará habilitado a conduzir veículos da categoria A a partir dos 21 anos. O exame prático limitar-se-á à condução na via pública, excluindo manobras e provas técnicas. Dar-se-á atenção especial à condução fora das zonas urbanas e em infra-estruturas rodoviárias de alta velocidade. Tendo em vista a segurança rodoviária, o acesso directo à categoria A será limitado a condutores com, pelo menos, 24 anos.
- (78) As idades mínimas seriam, assim, as seguintes:
- Categorias AM, A1 and B1: 16 anos; eventualmente 14 anos para a AM (apenas no território nacional)
 - Categoria A2: 18 anos
 - Categorias B e B+E: 18 anos; eventualmente 17 anos para a B (apenas no território nacional)
 - Categorias C1 e C1+E: 18 anos
 - Categorias C e C+E: 21 anos
 - Categorias D1 e D1+E: 21 anos
 - Categorias D e D+E: 24 anos
 - Categoria A: 21 anos / 24 anos

III.4. Acesso gradual a veículos a motor

- (79) A fim de permitir a instituição do acesso gradual em futuras alterações à presente legislação, a categoria B1 deverá manter-se facultativa.
- (80) A presente proposta de nova directiva deverá permitir que os Estados-Membros diminuam para três anos o prazo para renovação administrativa das cartas de condução iniciais. Deste modo, poder-se-á prever medidas específicas para os condutores novatos, que lhes permitam adquirir mais experiência em condições preestabelecidas.

III.5. Requisitos mínimos para os examinadores

Situação actual

- (81) Embora ainda incompleta, a harmonização da legislação comunitária no domínio das cartas de condução atingiu um ponto em que a introdução de normas mínimas harmonizadas no que respeita à qualificação e experiência dos examinadores tem de ser considerada uma prioridade. As normas de formação prática e teórica dos examinadores variam consideravelmente de Estado-Membro para Estado-Membro. Como os exames de condução teóricos e práticos já foram harmonizados, é necessário harmonizar também os requisitos mínimos para os examinadores, a fim de assegurar a comparabilidade dos resultados dos exames em toda a UE. Acresce que a formação adequada dos examinadores constitui um imperativo de segurança rodoviária. Num contexto de constante e rápida evolução técnica, é necessário introduzir cursos de reciclagem para os examinadores, para que as suas aptidões e experiência se mantenham actualizadas.
- (82) Tendo em conta o processo gradual de harmonização dos sistemas de concessão de cartas de condução, dever-se-á prever normas mínimas para a qualificação inicial dos examinadores, bem como cursos de reciclagem. Simultaneamente, é necessário estabelecer condições básicas para o acesso à profissão de examinador.

Proposta (novo Anexo IV da Directiva 91/439/CEE)

- (83) Os examinadores deverão obrigatoriamente ser titulares de uma carta de condução válida para as categorias em que examinam os candidatos. Deverão também possuir uma qualificação inicial e ser obrigados a participar em acções de formação periódicas.
- (84) Os examinadores deverão receber uma formação aprofundada nas matérias fundamentais e obter uma qualificação inicial antes de serem autorizados a proceder a exames. O princípio do acesso gradual será aplicado para efeitos da habilitação a examinar candidatos a diferentes categorias: primeiramente, examinarão candidatos à categoria B (que representam 90% de todos os exames); só depois de terem ganho experiência com estes exames e obtido uma qualificação complementar para outras categorias, poderão examinar candidatos a essas categorias.

IV. DIVERSOS

IV.1. Avaliação (artigo 15º)

- (85) Cinco anos após a data-limite para a transposição da directiva para o direito nacional, proceder-se-á a uma avaliação das novas disposições introduzidas no que respeita às definições das várias categorias (e das idades mínimas) e das suas repercussões na segurança rodoviária. Far-se-á também uma avaliação com vista à eventual introdução do princípio do acesso gradual para a categoria B, incluindo a B1.

IV.2. Adaptação do modelo comunitário (Anexo I)

- (86) As categorias AM, A1, A2 e A serão indicadas nas cartas de condução emitidas após a entrada em vigor da directiva (*layout* do modelo comunitário).

IV.3. Veículos para exame (Anexo II)

- (87) Atendendo à alteração das definições das categorias de motociclos (ver III.2), terão de ser definidos novos veículos para exame dos candidatos a cartas de condução de motociclos.

V. ASPECTOS LIGADOS À SUBSIDIARIEDADE

- (88) A Comunidade já tem competências no domínio das cartas de condução, por força da Directiva 91/439/CEE do Conselho, que revoga a primeira directiva relativa às cartas de condução, a Directiva 80/1263/CEE. As alterações indicadas atrás inscrevem-se nas competências que o n.º 1, alínea c), do artigo 71º do Tratado CE atribui à Comunidade. Nos termos dessa disposição, o Parlamento Europeu e o Conselho devem, deliberando segundo o processo de co-decisão, estabelecer medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes.
- (89) As alterações propostas visam, em grande medida, reforçar a segurança rodoviária, enquanto componente da segurança dos transportes. Através da harmonização da legislação relativa à carta de condução, elas irão melhorar o nível geral dos aspectos de segurança associados aos sistemas de concessão de cartas de condução na Europa. Além disso, grande número das medidas propostas destina-se a facilitar a livre circulação dos titulares de cartas de condução, que representam uma grande proporção dos cidadãos europeus, ligando-se assim aos objectivos da “Agenda de Lisboa”. Por outro lado, a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias assinala os efeitos que podem ter os sistemas de concessão de cartas de condução na livre circulação dos cidadãos, uma das liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado da União.
- (90) As medidas propostas irão reforçar indirectamente a segurança dos transportes, via a melhor protecção contra a fraude oferecida pelo modelo comunitário de carta de condução, a introdução facultativa de um circuito integrado nas cartas e a eliminação do modelo comunitário de carta em papel.
- (91) Os objectivos das medidas legislativas propostas não podem ser alcançados de forma suficiente com a acção isolada dos Estados-Membros. Os sistemas nacionais de concessão de cartas de condução são muito diferentes e, sobretudo, não privilegiam a vertente da livre circulação e da liberdade de estabelecimento, aspectos estes que o Tribunal de Justiça também frisou claramente.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

**relativa à carta de condução
(reformulação)**

[(Texto relevante para efeitos do EEE)]

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo
~~71º~~ 71º ~~75º~~,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado³,

Considerando o seguinte:

↓ ~~91/439/CEE considerando 1~~
 (adaptado)

~~Considerando que, em termos de política comum de transportes e tendo em vista contribuir para a melhoria da segurança da circulação rodoviária, bem como para facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado membro diferente daquele em que foram aprovadas num exame de condução, é desejável que exista uma carta de condução nacional de modelo comunitário mutuamente reconhecido pelos Estados-membros sem obrigação de troca;~~

¹ JO n.º C 48 de 27.2.1989, p. 4.

² JO n.º C 159 de 26.6.1989, p. 24.

³ JO C

↓ 91/439/CEE considerando 2
(adaptado)

~~Considerando que foi realizada uma primeira etapa neste sentido através da primeira Directiva 80/1263/CEE do Conselho, de 4 de Dezembro de 1980, relativa à criação de uma carta de condução comunitária⁴, que instituiu um modelo comunitário de carta de condução nacional e o reconhecimento recíproco pelos Estados-membros das cartas de condução nacionais, bem como a troca das cartas dos titulares que transfirmam a sua residência habitual ou o seu local de trabalho de um Estado-membro para outro; que os progressos realizados neste sentido devem ser prosseguidos;~~

↓ 91/439/CEE considerando 3
(adaptado)

~~Considerando que é conveniente adaptar o modelo comunitário de carta de condução nacional estabelecido pela primeira Directiva 80/1263/CEE para atender, nomeadamente, à harmonização das categorias e subcategorias de veículos e facilitar a compreensão das cartas, tanto no interior como no exterior da Comunidade;~~

↓ novo

- (1) A Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução⁵ foi alterada várias vezes e de forma substancial. Por ocasião de novas alterações, é conveniente, por motivos de clareza, proceder à reformulação da referida directiva.
- (2) Apesar dos progressos realizados na harmonização das regras relativas à carta de condução, subsistem divergências fundamentais entre as legislações dos Estados-Membros, que exigem maior harmonização por forma a contribuir para a realização das políticas comunitárias. A regulamentação relativa à carta de condução é um elemento indispensável para realizar a política comum de transportes e para melhorar a segurança rodoviária, bem como para facilitar a circulação das pessoas que se estabelecem num Estado-Membro distinto daquele que emitiu a carta de condução. Tendo em conta a importância dos meios de transporte individuais, a posse de uma carta de condução devidamente reconhecida pelo Estado de acolhimento pode assim favorecer a livre circulação dos cidadãos.
- (3) A faculdade de impor disposições nacionais em matéria de prazo de validade, prevista na Directiva 91/439/CEE, tem por consequência a coexistência de regras divergentes nos Estados-Membros e a circulação de mais de 80 modelos diferentes de cartas de condução válidos nos Estados-Membros. Esta situação cria problemas de transparência aos cidadãos, às forças da ordem e às administrações responsáveis pela gestão das cartas de condução e conduz à falsificação de documentos que por vezes datam de há

⁴ ~~JO n.º L 375 de 31.12.1980, p. 1~~

⁵ JO L 237 de 24.8.1991, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 226 de 10.9.2003, p. 4.

várias décadas. Por estes motivos, convém proceder à harmonização das regras relativas ao prazo de validade das cartas emitidas ou renovadas a partir da data de aplicação da presente directiva.

- (4) A introdução de um prazo de validade administrativa permitirá renovar regularmente as cartas de condução com o objectivo de introduzir as medidas contra a falsificação mais recentes e aplicar, por ocasião da renovação periódica, as disposições relativas aos exames médicos ou outras medidas previstas pelos Estados-Membros, tais como cursos de actualização dos conhecimentos teóricos ou da aptidão prática.
- (5) Os Estados-Membros podem impor a realização de exames médicos para garantir o respeito das normas mínimas de aptidão física e mental para conduzir um veículo a motor. Por motivos de transparência, esta periodicidade deve coincidir com a renovação da carta de condução caso seja exigido um exame e é, consequentemente, determinada em função do prazo de validade da carta.
- (6) O respeito das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução de um veículo a motor aplicáveis aos condutores de veículos de determinadas categorias destinados ao transporte de passageiros ou mercadorias deve ser controlado, através de um exame médico no momento da emissão da carta de condução e, em seguida, periodicamente, em conformidade com as disposições legislativas nacionais. É necessário harmonizar a periodicidade de tais exames médicos, a fim de contribuir para a livre circulação de trabalhadores, evitar distorções da concorrência e ter em conta a responsabilidade dos condutores desses veículos.
- (7) No que respeita às idades mínimas, é necessário reforçar o princípio do acesso gradual às categorias. No que diz respeito às diferentes categorias de veículos de duas rodas, bem como às diferentes categorias de veículos destinados ao transporte de passageiros ou mercadorias, convém variar mais as modalidades de acesso às categorias de cartas. A categoria B1 deve continuar a ser facultativa, com possibilidade de derrogação no que respeita à idade mínima, a fim de preservar a possibilidade de introduzir no futuro o acesso gradual a essa categoria.
- (8) As categorias devem ser harmonizadas com vista a reforçar o princípio do acesso gradual.
- (9) As definições das novas categorias e das categorias existentes devem reflectir melhor as características técnicas dos veículos em causa, bem como a aptidão necessária à condução dos veículos.
- (10) A introdução de uma categoria de carta de condução para os ciclomotores destina-se, em especial, a reforçar a segurança rodoviária no que respeita aos condutores mais jovens que, segundo as estatísticas, são os mais afectados pelos acidentes rodoviários.

↓ 91/439/CEE considerando 4 (adaptado)

- (11) ☒ Por conseguinte, ☒ para satisfazer certos imperativos da segurança rodoviária é necessário fixar condições mínimas de emissão da carta de condução.

↓ 91/439/CEE considerando 5
(adaptado)

~~Considerando que o artigo 3.º da Directiva 80/1263/CEE prevê que as normas definitivas destinadas a generalizar na Comunidade as categorias de veículos a que se refere esse artigo devem ser adoptadas sem possibilidade de derrogação, o mesmo se aplicando às condições de validade das cartas de condução;~~

↓ 91/439/CEE considerando 6
(adaptado)

~~Considerando que é necessário prever a possibilidade de subdividir as referidas categorias de veículos para favorecer, nomeadamente, um acesso gradual à sua condução numa perspectiva de segurança rodoviária e para ter em conta as situações nacionais existentes;~~

↓ 91/439/CEE considerando 7

(12) É necessário adoptar normas específicas que favoreçam o acesso dos deficientes físicos à condução de veículos.

↓ 91/439/CEE considerando 8
(adaptado)

~~Considerando que o artigo 10.º da Directiva 80/1263/CEE prevê a necessidade de proceder a uma harmonização mais profunda das normas relativas aos exames a que devem ser submetidos os condutores e à concessão da carta de condução; que, para o efeito, é necessário definir os conhecimentos, as capacidades e os comportamentos relativos à condução dos veículos a motor, bem como estruturar o exame de condução em função desses conceitos e redefinir as normas mínimas respeitantes à aptidão física e mental para a condução desses veículos;~~

↓ 91/439/CEE considerando 9
(adaptado)

~~Considerando que o artigo 8.º da Directiva 80/1263/CEE e, nomeadamente, a obrigação de troca das cartas de condução no prazo de um ano, no caso de mudança de residência habitual, constituem um obstáculo à livre circulação das pessoas e não pode ser admitido, tendo em conta os progressos já obtidos no âmbito da integração europeia;~~

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

- (14) O modelo de carta de condução definido na Directiva 91/439/CEE deve ser substituído por um modelo único de cartão plastificado. Este modelo de carta de condução carece de uma adaptação devido à introdução de uma nova categoria de carta de condução para os ciclomotores.
- (15) A introdução facultativa de um circuito integrado no modelo de carta de condução do tipo cartão de crédito deve permitir aos Estados-Membros melhorar o nível de protecção contra a fraude. As prescrições técnicas do circuito integrado serão fixadas pela Comissão, assistida pelo comité da carta de condução.
- (16) Devem ser estabelecidas normas mínimas de acesso à profissão de examinador para melhorar os conhecimentos e as aptidões dos examinadores, permitir uma avaliação mais objectiva dos candidatos à carta de condução, obter uma maior harmonização dos exames de condução e reforçar o princípio geral do reconhecimento mútuo das cartas de condução.
- (17) É necessário permitir à Comissão que proceda à adaptação ao progresso técnico dos anexos I a IV.
- (18) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício da competência de execução atribuída à Comissão⁶.
- (19) Como os objectivos da acção prevista presente directiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas de acordo com o princípio de subsidiariedade previsto no artigo 5º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade enunciado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (20) A presente directiva não prejudica as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas indicadas na parte B do anexo V,

⁶ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ 91/439/CEE (adaptado) → ₁ 96/47/CE art. 1, pt. 1 → ₂ 94/72/CE art. 1
--

☒ ADOPTARAM ~~☒ ADOPTOU~~ A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

☒ Modelo de carta de condução ☒

1. Os Estados-Membros estabelecerão a carta de condução nacional segundo o modelo comunitário descrito no anexo I →₁ ou I →₄ ← nos termos da presente directiva. →₂ ~~Todavia, a República da Finlândia e o Reino da Suécia podem continuar a emitir cartas de condução de acordo com o seu actual modelo, até 31 de Dezembro de 1997.~~ ←

↓ novo

2. Os Estados-Membros podem dotar as cartas de condução que emitem de um circuito integrado, a partir do momento em que a Comissão estabeleça as prescrições técnicas nos termos do procedimento referido no artigo 10º. A Comissão assegurará que as prescrições técnicas relativas ao circuito integrado a inserir na carta de condução prevejam uma homologação CE, a qual só poderá ser concedida quando for demonstrada a capacidade de resistência a tentativas de manipulação ou alteração de dados. O circuito integrado conterá apenas os dados da carta de condução e as suas funções limitar-se-ão às directamente ligadas a esta.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

☒ Artigo 2º

Reconhecimento mútuo ☒

- ~~2.~~ As cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros são mutuamente reconhecidas.

~~3. Sempre que um titular de carta de condução válida transferir a sua residência habitual para um Estado-membro diferente do que emitiu a carta, o Estado-membro de acolhimento pode aplicar ao titular da carta as suas disposições nacionais em matéria de período de validade da carta, de controlo médico e de legislação fiscal e pode inscrever na carta as referências indispensáveis à sua gestão.~~

↓ 91/439/CEE art. 2 (adaptado)

Artigo 3º

⊠ Medidas contra a falsificação ⊠

↓ 91/439/CEE
⇒ novo

1. O sinal distintivo do Estado-Membro que emite a carta figura no emblema desenhado na página 1 do modelo de carta de condução comunitária.
2. Os Estados-Membros adoptarão todas as disposições adequadas para evitar os riscos de falsificação das cartas de condução ⇒ , incluindo as cartas dos diferentes modelos emitidas antes da entrada em vigor da presente directiva. Do facto, informarão a Comissão ⇐.

↓ 91/439/CEE (adaptado)
→ 96/47/CE Art. 1, pt. 1

~~3. Obtido o acordo da Comissão, os Estados membros podem introduzir no modelo constante do anexo I → 1 ou I A ← as adaptações necessárias ao processamento da carta de condução por computador.~~

↓ 96/47/CE art. 1, pt. 2
(adaptado)

~~4. Sem prejuízo das disposições adoptadas na matéria pelo Conselho, os modelos de carta de condução definidos nos anexos I e I A não poderão incluir dispositivos electrónicos informáticos.~~

↓ 91/439/CEE art. 3 (adaptado)

Artigo 4º

⊠ Categorias ⊠

↓ 91/439/CEE

1. A carta de condução prevista no artigo 1º habilita a conduzir os veículos das seguintes categorias:

↓ novo

categoria AM :

- ciclomotores, ou seja, veículos de duas ou três rodas com uma velocidade máxima de projecto superior a 6 quilómetros por hora e que não exceda 45 quilómetros por hora, caracterizados por um motor de cilindrada igual ou inferior a 50 centímetros cúbicos, se for de combustão interna, ou de potência nominal máxima contínua igual ou inferior a 4 kilowatts, se for eléctrico ou, tratando-se de ciclomotores de três rodas, por um motor de potência máxima útil não superior a 4 kilowatts, se este for de outro tipo de motor de combustão interna;

categoria A1 :

- motociclos ligeiros com uma cilindrada máxima de 125 centímetros cúbicos, uma potência máxima de 11 kilowatts e uma relação potência/peso inferior a 0,1 quilowatt por quilograma;

categoria A 2 :

- motociclos, com ou sem carro lateral (*sidecar*), com uma potência máxima de 35 kW e com uma relação potência/peso inferior a 0,2 quilowatt por quilograma; estes motociclos não podem derivar de uma versão que tenha mais do dobro da potência máxima; a estes motociclos pode ser acoplado um carro lateral;

↓91/439/CEE

categoria A

- motociclos, com ou sem carro lateral;

↓ novo

categoria B 1:

- triciclos e quadriciclos a motor;

↓91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

categoria B

- automóveis, com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas e um número de ⇒ passageiros ⇐ ~~lugares sentados~~, sem contar com o ~~de~~ condutor, não superior a oito; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

- conjuntos compostos por um veículo tractor da categoria B e por um reboque, com massa máxima autorizada não superior a 3 500 quilogramas, para o conjunto, e não superior à tara do veículo tractor, para o reboque;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

categoria B + E

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque ⇒ cuja massa máxima autorizada exceda 750 quilogramas ⇐ e não classificáveis na categoria B;

↓ novo

categoria C 1:

- automóveis destinados ao transporte de mercadorias, com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas e inferior a 6 000 quilogramas e um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito; aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria C1 pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas ;

categoria C 1 + E:

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C1 e um reboque ou semi-reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e de a massa máxima autorizada do reboque ou semi-reboque não exceder a tara do veículo tractor;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

categoria C

- ☒ automóveis destinados ao transporte de mercadorias ☒, diferentes dos da categoria D cuja massa máxima autorizada exceda 3 500 quilogramas ⇒ e com um número de passageiros, sem contar com o condutor, não superior a oito ⇐; aos automóveis ☒ que podem ser conduzidos com uma carta da categoria C ☒ desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

categoria C + E

- conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C e um reboque ☒ ou semi-reboque ☒ cuja massa máxima autorizada exceda 750 quilogramas;

↓ novo

categoria D I:

- automóveis destinados ao transporte de passageiros, com um número de passageiros não superior a dezasseis, sem contar com o condutor, e um comprimento máximo de sete metros; aos automóveis que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D1 pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

categoria D I + E:

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

categoria D

- automóveis destinados ao transporte de passageiros com um número de ~~lugares sentados~~ ⇒ passageiros ⇐, sem contar com o ~~de~~ condutor, superior a oito; aos automóveis ☒ que podem ser conduzidos com uma carta da categoria D ☒ ~~desta categoria~~ pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

↓ 91/439/CEE

categoria D + E

- conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D e um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 quilogramas.

↓ novo

Os reboques não podem ser utilizados para o transporte de passageiros.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~2. Dentro das categorias A, B, B + E, C, C + E, D e D + E pode ser emitida uma carta específica para a condução dos veículos das seguintes subcategorias:~~

~~subcategoria A1~~

~~– motociclos ligeiros com uma cilindrada máxima de 125 cm³ ou com uma potência máxima de 11 kW;~~

~~subcategoria B1~~

~~– triciclos e quadriciclos a motor;~~

~~subcategoria C1~~

~~– automóveis diferentes dos da categoria D com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas sem exceder 7 500 quilogramas; aos automóveis desta subcategoria pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 quilogramas;~~

~~subcategoria C1 + E~~

~~– conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria C1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor;~~

~~subcategoria D1~~

~~– automóveis destinados ao transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor, e não mais de 16 lugares sentados, sem contar com o lugar do condutor; aos automóveis desta subcategoria pode ser atrelado um reboque com massa máxima autorizada não superior a 750 quilogramas;~~

~~subcategoria D1 + E~~

~~– conjuntos de veículos acoplados compostos por um veículo tractor pertencente à categoria D1 e um reboque com massa máxima autorizada superior a 750 quilogramas, sob reserva de:~~

~~– por um lado, a massa máxima autorizada do conjunto assim formado não exceder 12 000 quilogramas e a massa máxima autorizada do reboque não exceder a tara do veículo tractor;~~

~~– por outro lado, o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas;~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

☒ 2 ☒ 3. Para efeitos ☒ da presente directiva ☒:

☒ a) ☒- o termo «veículo a motor» designa qualquer veículo dotado de um motor de propulsão e que circule por estrada pelos seus próprios meios, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris;

↓ novo

b) o termo «ciclomotor» não abrange os quadriciclos ligeiros nem os ciclos com pedalagem assistida;

c) o termo «triciclo» designa um veículo de três rodas simétricas e equipado com um motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, se for de combustão interna, e/ou cuja velocidade máxima de projecto seja superior a 45 quilómetros por hora;

d) o termo «quadriciclo» designa um veículo distinto de um quadriciclo ligeiro, com tara igual ou inferior a 400 quilogramas (550 quilogramas para os veículos destinados ao transporte de mercadorias), excluindo a massa das baterias caso se trate de um veículo eléctrico, e com um motor de potência máxima útil não superior a 15 kilowatts;

↓ 91/439/CEE (adaptado)
→ 97/26/CE art. 1, pt. 1

~~— os termos «triciclo» e «quadriciclo» designam, respectivamente, qualquer veículo de três ou quatro rodas pertencente à categoria B, com velocidade máxima por construção superior a 45 quilómetros por hora e ou equipado com um motor térmico de ignição comandada com uma cilindrada superior a 50 cm³ ou com qualquer outro motor de potência equivalente. A tara não deve ser superior a 550 quilogramas. Na tara dos veículos de propulsão por electricidade não deve incluir-se a massa das baterias.~~

~~Os Estados membros podem fixar normas mais estritas relativamente à tara e acrescentar outras, relativas, por exemplo, à cilindrada máxima ou à potência,~~

↓ novo

e) o termo «motociclo» designa qualquer veículo de duas rodas com velocidade máxima de projecto superior a 45 quilómetros por hora ou, se o veículo estiver equipado com um motor térmico de propulsão, com cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos. O carro lateral é equiparado a este tipo de veículo;

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 1
(adaptado)

~~— o termo «motociclo» designa qualquer veículo de duas rodas com ou sem carro lateral (side car), equipado com um motor de cilindrada superior a 50 cm³, se se tratar de um motor de combustão interna, e/ou com uma velocidade máxima de projecto superior a 45 quilómetros por hora,~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

☒ f) ☒- o termo «automóvel» designa os veículos a motor que não sejam motociclos, que sirvam em geral para o transporte por estrada de pessoas ou objectos ou para a tracção em estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou de objectos. Este termo engloba os troleicarros, isto é, os veículos ligados a uma catenária eléctrica que não circulam sobre carris. Não engloba os tractores agrícolas e florestais,

☒ g) ☒- o termo «tractor agrícola ou florestal» designa qualquer veículo a motor, dotado de rodas ou lagartas, com dois eixos no mínimo, que tenha por função essencial o poder de tracção e seja especialmente concebido para puxar, impelir, transportar ou accionar certos utensílios, máquinas ou reboques destinados à utilização na exploração agrícola ou florestal e cuja utilização no transporte por estrada de pessoas ou objectos ou na tracção por estrada de veículos utilizados no transporte de pessoas ou objectos seja apenas acessória.

↓ novo

3. A categoria B1 é facultativa.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~4. Os Estados membros podem, após consulta da Comissão, proceder a derrogações às velocidades indicadas no segundo e terceiro travessões do n.º 3, desde que tal facto venha mencionado na carta de condução e estejam previstas velocidades inferiores.~~

~~5. Quanto à subcategoria A1, os Estados membros podem impor normas restritivas complementares.~~

☒ 4. ☒ ~~6.~~ Após acordo da Comissão, os Estados-Membros podem excluir do âmbito de aplicação do presente artigo alguns tipos de veículos a motor específicos, como, por exemplo, os veículos especiais para deficientes.

↓ 91/439/CEE art. 4 (adaptado)

Artigo 5º

☒ Condições - Restrições ☒

↓ 91/439/CEE

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

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

↓ 91/439/CEE art. 5 (adaptado)

Artigo 6º

⊠ Equivalências entre categorias ⊠

↓ 91/439/CEE

1. A emissão da carta de condução depende das seguintes condições:
- a) As cartas para as categorias C e D só podem ser emitidas aos condutores já habilitados para a categoria B;
 - b) As cartas para as categorias B + E, C + E e D + E só podem ser emitidas aos condutores já habilitados para as categorias B, C ou D.
2. A validade da carta de condução é fixada do seguinte modo:
- a) A carta válida para as categorias C + E ou D + E é válida para a condução de conjuntos da categoria B + E;
 - b) A carta válida para a categoria C + E é válida para a categoria D + E, se o seu titular já se encontrar habilitado relativamente à categoria D.

↕ novo

- c) A carta válida para a categoria C1 ou C1 + E é válida para a condução de veículos da categoria D1 ou D1 + E, respectivamente, se o seu titular tiver atingido a idade mínima de 21 anos;
- d) A carta válida para a categoria D1 ou D1 + E é válida para a condução de veículos da categoria C1 ou C1 + E, respectivamente.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ ~~novo~~

3. Os Estados-Membros podem conceder, para a condução no seu território, as seguintes equivalências:
- a) Triciclos e quadriciclos com motor abrangidos por uma carta de condução da categoria A ou A1;
 - b) Motociclos ligeiros abrangidos por uma carta de condução da categoria B.

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

- a) De veículos da categoria D1 (~~16 lugares sentados, no máximo, sem contar com o do condutor e~~ ☒ com ☒ massa máxima autorizada de 3 500 quilogramas, em que não se incluem os equipamentos especializados destinados ao transporte de passageiros deficientes), por condutores com idade mínima de 21 anos e detentores, pelo menos há dois anos, de uma carta de condução de categoria B, desde que esses veículos sejam utilizados para fins sociais por organizações não comerciais e a sua condução seja assegurada por condutores voluntários não retribuídos;
- b) De veículos com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas por condutores com a idade mínima de 21 anos e detentores, há pelo menos dois anos, de uma carta de condução de categoria B, desde que esses veículos se destinem essencialmente a ser utilizados, quando estacionados, para fins de instrução ou recreio, sejam utilizados para fins sociais por organizações não comerciais e tenham sido modificados de modo a não poderem ser utilizados para o transporte de mais de nove pessoas nem para o transporte de bens de qualquer natureza que não os absolutamente necessários para a utilização que lhes foi atribuída.

↓ 91/439/CEE art. 6 (adaptado)

Artigo 7º

☒ Idade mínima ☒

↓ 91/439/CEE

1. As condições de idade mínima para a emissão da carta de condução são as seguintes:

- a) 16 anos:

↓ novo

– para a categoria AM ;

↓ 91/439/CEE (adaptado)

– para a ~~sub~~ categoria A1,

– para a ~~sub~~ categoria B1;

↓ 91/439/CEE

b) 18 anos:

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

- para a categoria A ⇒ 2 ⇐; ~~no entanto, o acesso à condução de motociclos de potência superior a 25 kW e com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg (ou de motociclos com carro lateral com uma relação potência/peso superior a 0,16 kW/kg) fica dependente da aquisição de uma experiência mínima de dois anos em motociclos de características inferiores, abrangidos pela carta de condução A. Esta experiência prévia pode não ser exigida caso o candidato tenha pelo menos 21 anos, sob reserva de aprovação numa prova específica de controlo de aptidão e comportamento;~~

↓ 91/439/CEE

- para a categoria B e B + E,

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~para as categorias C e C + E e as subcategorias C1 e C1 + E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos no Regulamento (CEE) n° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários;⁷~~

↓ novo

- para as categorias C1 e C1+E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos na Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho;

⁷ ~~JO n° L 370 de 31.12.1985, p. 1.~~

↓ 91/439/CEE

c) 21 anos:

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~para as categorias D e D + E e as subcategorias D1 e D1 + E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos no Regulamento (CEE) n° 3820/85.~~

↕ novo

- para a categoria A, se o candidato tiver adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2 e tiver sido aprovado num exame prático específico para a categoria A a que se refere o n° 1, alínea d), do artigo 8°;
- para as categorias C, C+E, D1 e D1+E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos na Directiva 2003/59/CE.

d) 24 anos:

- para a categoria A;
- para as categorias D e D+E, sem prejuízo das disposições previstas para a condução destes veículos na Directiva 2003/59/CE.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ novo

2. Os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para as categorias A, B e B + E e emitir cartas para essas categorias a partir de 17 anos, ~~com excepção das disposições para a categoria A, a que se refere o n°1, alínea b), primeiro travessão, última frase.~~ ⇒ bem como para a categoria B1, emitindo cartas para esta categoria apenas a partir dos 18 anos. Os Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução das categorias B e B1 cujo titular não tenha completado 18 anos ⇐.

↕ novo

Os Estados-Membros podem proceder a derrogações das condições de idade mínima fixadas para a categoria AM e emitir cartas para essa categoria a partir dos 14 anos. Os Estados-Membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução da categoria AM cujo titular não tenha completado 16 anos.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~3. Os Estados-membros podem recusar reconhecer a validade no seu território de qualquer carta de condução cujo titular não tenha 18 anos completos.~~

↓ 91/439/CEE art. 7 (adaptado)

Artigo 8º

⊗ Emissão – Validade - Renovação ⊗

1. A emissão da carta de condução fica igualmente subordinada:

↓ 91/439/CEE

- a) à aprovação num exame de controlo de aptidão e de comportamento e de um exame de controlo dos conhecimentos, bem como da satisfação de normas médicas, nos termos dos anexos II e III;
-

↓ novo

- b) à aprovação num exame de avaliação dos conhecimentos apenas, no que diz respeito à categoria AM. Os Estados-Membros podem impor um exame de avaliação da aptidão e do comportamento e um exame médico no que diz respeito às cartas de condução da categoria AM que emitem;
- c) à aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A2 que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, dois anos num motociclo com a carta A1;
- d) à aprovação num exame de avaliação da aptidão e do comportamento apenas, para um candidato à carta de condução da categoria A que tenha adquirido uma experiência de, pelo menos, três anos num motociclo com a carta A2. Esse exame pode ser restringido à parte de condução em circulação apenas, acentuando especificamente a circulação em estradas situadas fora das aglomerações;
-

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⊗ e ⊗ b) à existência de residência habitual ou da prova da qualidade de estudante durante um período de pelo menos seis meses no território do Estado-Membro emissor da carta de condução.

~~2. Sem prejuízo das normas que sobre a matéria venham a ser adoptadas pelo Conselho, cada Estado-membro mantém o direito de fixar, de acordo com os critérios nacionais, o prazo de validade das cartas de condução que emitir.~~

~~3. Obtido acordo da Comissão, os Estados-membros podem derrogar ao disposto no anexo III, se as derrogações forem compatíveis com os progressos da ciência médica e com os princípios definidos nesse anexo.~~

↓ novo

2. A partir de ...[data fixada no n° 2 do artigo 17° ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias AM, A1, A2, A, B, B1 e B+E têm uma validade administrativa de dez anos. As cartas destas categorias emitidas para condutores com 65 anos de idade têm uma validade de cinco anos. Os Estados-Membros podem limitar a três anos o prazo de validade da primeira carta de condução emitida para novos condutores, no caso das categorias A e B, para efeitos da aplicação de medidas específicas para esses condutores destinadas a melhorar a sua segurança na estrada.

A partir de ...[data fixada no n° 2 do artigo 17° ...], as cartas de condução emitidas pelos Estados-Membros para as categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, têm uma validade de cinco anos. As cartas destas categorias emitidas para condutores com 65 anos de idade têm uma validade de um ano.

Caso uma carta de condução emitida antes da entrada em vigor da presente directiva deva ser renovada por ter caducado, aplicam-se a essa renovação os prazos de validade estabelecidos no primeiro e segundo parágrafos.

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

- a) a um controlo das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III para as cartas de condução das categorias C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E ;
- b) à existência da residência habitual ou de prova da qualidade de estudante no território do Estado-Membro emissor da carta de condução, sem obrigação de aí permanecer durante um período mínimo de seis meses.

Quando da renovação de uma carta de condução das categorias A, A1, A2, B, B1 e B+E, os Estados-Membros podem impor um controlo das normas mínimas relativas à aptidão física e mental para a condução descritas no anexo III.

↓ 91/439/CEE

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

↓ 91/439/CEE (adaptado)
⇒ novo

5. Uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução ~~emitida por um Estado-membro~~ ⇒ . Os Estados-Membros adoptarão as medidas necessárias para garantir que o requerente de uma primeira carta de condução ou de uma renovação de carta de condução não é titular de uma carta de condução, quer esta seja válida quer tenha sido suspensa pelas autoridades de outro Estado-Membro. Deverão igualmente garantir que o requerente não é objecto de uma decisão de proibição de emissão de carta de condução adoptada pelas autoridades de outro Estado-Membro. ⇐

↓ 97/26/CE art. 1, pt. 2
(adaptado)
⇒ novo

Artigo ~~7ºA~~ ☒ 9

Comité ☒

~~1. Uma subdivisão dos códigos comunitários harmonizados que constam dos anexos I e I A, em especial no que diz respeito aos códigos 04, 05, 44 e 55, será definida nos termos do procedimento previsto no artigo 7-B.~~

~~Este procedimento será igualmente seguido para determinar se a utilização de certas subdivisões dos códigos comunitários harmonizados deve eventualmente ser tornada obrigatória.~~

- ~~2. As alterações necessárias para adaptar a parte dos anexos I e I A relativa aos códigos comunitários harmonizados e os anexos ⇒ I a IV , ⇐ ao progresso científico e técnico serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo ☒ 10º ☒ .~~

↓ 1882/2003 art.3 e anexo III
pt. 24 (adaptado)

Artigo ~~7ºB~~ ☒ 10º

Procedimento de comitologia ☒

↓ 1882/2003 art.3 e anexo III
pt.24

1. A Comissão é assistida pelo «Comité da Carta de Condução», a seguir designado por «Comité».

2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5º e 7º da Decisão 1999/468/CE, na observância do disposto no seu artigo 8º.

O prazo previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O Comité aprovará o seu regulamento interno.

↓ novo

Artigo 11º

Examinadores

A partir da entrada em vigor da presente directiva, os examinadores devem respeitar as normas mínimas estabelecidas no anexo IV. Os examinadores em funções antes de ... [data fixada no nº 2 do artigo 17º] não estão obrigados à qualificação inicial prevista no ponto 2 do referido anexo.

↓ 91/439/CEE art. 8 (adaptado)

Artigo 12º

⊠ Disposições diversas relativas ao reconhecimento das cartas de condução ⊠

↓ 91/439/CEE (adaptado)

1. No caso de o titular de uma carta de condução válida emitida por um Estado-Membro ter adquirido residência habitual noutro Estado-Membro, pode solicitar a troca da sua carta de condução por outra carta equivalente; compete ao Estado-Membro que proceder à troca verificar, se necessário, se a carta apresentada permanece efectivamente válida.
2. Sem prejuízo do cumprimento do princípio da territorialidade das leis penais e das disposições de polícia, o Estado-Membro de residência habitual pode aplicar ao titular de uma carta de condução emitida por outro Estado-Membro as suas disposições nacionais em matéria de restrição, suspensão, retirada ou anulação do direito de conduzir e, se necessário, proceder, para o efeito, à troca dessa carta.
3. O Estado-Membro que proceder à troca enviará a antiga carta às autoridades do Estado-Membro que a tiver emitido, especificando os motivos desta formalidade.
4. Um Estado-Membro pode recusar, a uma pessoa que seja objecto no seu território de uma das medidas referidas no nº 2, reconhecer a validade de qualquer carta de condução emitida por outro Estado-Membro.

Um Estado-Membro pode igualmente recusar emitir uma carta de condução a um candidato que seja objecto de uma dessas medidas noutro Estado-membro.

5. A substituição de uma carta de condução na sequência, nomeadamente, de perda ou roubo poderá ser obtida junto das autoridades competentes do Estado-Membro em que o titular tenha a sua residência habitual; estas procederão à substituição com base nas informações que possuírem ou, eventualmente, numa certidão das autoridades competentes do Estado-Membro que emitiu a carta de condução inicial.
6. Sempre que um Estado-Membro trocar uma carta emitida por um país terceiro por uma carta de condução de modelo comunitário, esta troca deve vir mencionada na nova carta, bem como em qualquer renovação ou substituição posterior.

↓ 91/439/CEE (adaptado) ⇒ novo

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

↓ 91/439/CEE art. 9 (adaptado)

Artigo 13º

☒ Residência habitual ☒

↓ 91/439/CEE

Para efeitos da presente directiva, entende-se por «residência habitual» o local onde uma pessoa vive habitualmente, isto é, durante pelo menos 185 dias por ano civil, em consequência de vínculos pessoais e profissionais ou, no caso de uma pessoa sem vínculos profissionais, em consequência de vínculos pessoais, indicadores de relações estreitas entre ela própria e o local onde vive.

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

↓ 91/439/CEE art. 10 (adaptado)

Artigo 14º

⊗ *Equivalências de cartas de condução de modelo não-comunitário* ⊗

↓ 91/439/CEE (adaptado)

Obtido o acordo da Comissão, os Estados-Membros estabelecerão equivalências entre as categorias de cartas emitidas antes da entrada em vigor da presente directiva e as definidas no artigo ⊗ 4º ⊗.

↓ 91/439/CEE (adaptado)

⇒ novo

⇒ Após consulta ⇐ ~~Obtido o acordo~~ da Comissão, os Estados-Membros poderão introduzir nas suas legislações nacionais as adaptações necessárias para a aplicação do disposto nos nºs 4, 5 e 6 do artigo ⊗ 12 ⊗ °.

↓ 91/439/CEE art. 11 (adaptado)

⇒ novo

Artigo 15º

⊗ *Avaliação* ⊗

~~Cinco anos após o início de aplicação da presente directiva e sob proposta da Comissão, O Conselho procederá a uma análise das normas nacionais relativas às subcategorias facultativas que tenham sido criadas nos termos do artigo 3.º, com vista à sua eventual harmonização ou supressão.~~ ⇒ a uma avaliação das disposições comunitárias relativas às categorias referidas no artigo 4º e às idades mínimas fixadas no artigo 7º e respectiva incidência na segurança rodoviária, assim como a uma avaliação da eventual introdução de um acesso gradual à categoria B, incluindo a categoria B1, o mais tardar, em ...[cinco anos após a data fixada no nº 2 do artigo 17º...].⇐

↓ 91/439/CEE art. 12 (adaptado)

⇒ novo

Artigo 16º

⊗ *Cooperação entre Estados-Membros* ⊗

~~1. Os Estados membros adoptarão, após consulta à Comissão, até 1 de Julho de 1994, as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva, a partir de 1 de Julho de 1996.~~

~~2. Sempre que os Estados-membros adoptarem estas disposições, estas deverão fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.~~

~~3. Os Estados-Membros prestar-se-ão mutuamente assistência na aplicação da presente directiva e trocarão, na medida do necessário, informações sobre as cartas de condução que tenham~~ ⇒ emitido, trocado ou substituído ⇐ ~~registado.~~



Artigo 17º

Transposição

1. Os Estados-Membros adoptarão e publicação, o mais tardar em ... [dois anos após a data fixada no artigo 19º...], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento ao nº 2 do artigo 1º, nº 2 do artigo 3º, nºs 1, 2 e 3 do artigo 4º, nº 2, alíneas c) e d), do artigo 6º, artigo 7º, nºs 1, 2, 3 e 5 do artigo 8º, artigo 11º, artigos 16º a 20º, assim como ao ponto 5.2 do anexo II e ao anexo IV. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e as disposições da presente directiva.
2. Os Estados-Membros aplicarão tais disposições a partir de ...[dois anos após a data fixada no nº 1 do artigo 17º...].
3. Quando os Estados-Membros aprovarem estas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente precisar que as referências nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor às directivas revogadas pela presente directiva constituem referências à presente directiva. As modalidades dessa referência e a formulação desta menção são decididas pelos Estados-Membros.
4. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

↓ 91/439/CEE art. 13 (adaptado)

Artigo 18º

⌘ Revogação ⌘

É revogada, a partir de 1 de Julho de 1996, a Directiva 80 ⌘ 91 ⌘/1263 ⌘ 439 ⌘/CEE ⌘, com a redacção que lhe foi dada pelas directivas mencionadas na parte A do anexo V, ⌘ com efeitos a partir de ...[dois anos após a data fixada no nº 1 do artigo 17º...], sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito nacional indicados na parte B do Anexo V.



As referências à directiva revogada devem entender-se como referências à presente directiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência que consta do anexo VI.

Artigo 19º

Entrada em vigor

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

O nº 1 do artigo 1º, o artigo 2º, o nº 1 do artigo 3º, o nº 4 do artigo 4º, o artigo 5º, o nº 1, o nº 2, alíneas a) e b), o nº 3 e o nº 4 do artigo 6º, o nº 4 do artigo 8º, o artigo 9º, o artigo 10º, os artigos 12º a 15º e os anexos I, II, e III são aplicáveis a partir de ... [dois anos após a data fixada no artigo 19º...].

↓ 91/439/CEE art. 14 (adaptado)

Artigo 20º

☒ Destinatários ☒

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

[...]

Pelo Conselho

O Presidente

[...]

ANEXO I

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE CONDUÇÃO

1. ~~O modelo comunitário de carta de condução é cor de rosa e tem as seguintes dimensões totais:~~

~~— altura 106 milímetros;~~

~~— largura 222 milímetros;~~

2. ~~A carta de condução é composta por seis páginas.~~

~~página 1. Conterá:~~

~~— o sinal distintivo do Estado-membro emissor da carta;~~

~~— a indicação facultativa do nome do Estado-membro emissor da carta;~~

~~os sinais distintivos dos Estados-membros emissores, que são os seguintes:~~

~~B:~~ ~~Bélgica;~~

~~DK:~~ ~~Dinamarca;~~

~~D:~~ ~~Alemanha;~~

~~GR:~~ ~~Grécia;~~

~~E:~~ ~~Espanha;~~

~~F:~~ ~~França;~~

~~IRL:~~ ~~Irlanda;~~

~~I:~~ ~~Itália;~~

~~L:~~ ~~Luxemburgo;~~

~~NL:~~ ~~Países Baixos;~~

~~A:~~ ~~Áustria;~~

~~P:~~ ~~Portugal;~~

~~FIN:~~ ~~Finlândia;~~

~~S:~~ ~~Suécia;~~

~~UK:~~ ~~Reino Unido;~~

↓ 91/439/CEE (adaptado)

~~— A menção «carta de condução» impressa em caracteres maiúsculos na(s) língua(s) do Estado-membro que emite a carta e em caracteres minúsculos, após um espaço apropriado, nas demais línguas das Comunidades Europeias;~~

~~— a referência «modelo das Comunidades Europeias» inserida na(s) língua(s) do Estado-membro que emite a carta;~~

~~página 2. Conterá:~~

~~1) os apelidos do titular;~~

~~2) o nome próprio do titular;~~

~~3) a data e o local de nascimento do titular;~~

~~4) a designação da autoridade competente que emite a carta (incluindo o local e a data de emissão, bem como o carimbo da autoridade);~~

~~5) o número da carta;~~

~~6) a fotografia do titular;~~

~~7) a assinatura do titular;~~

~~8) a residência, o domicílio ou o endereço postal. (referência facultativa);~~

~~páginas 3 e 4~~

~~Conterão as (sub)categorias de veículos, a data de emissão para a (sub)categoria, o seu prazo de validade, o carimbo da autoridade (selo branco, etc.), as eventuais referências adicionais ou restritivas, sob forma codificada, em face de cada (sub)categoria em causa.~~

~~As subcategorias não previstas na legislação nacional de um Estado-membro podem não ser mencionadas nas cartas de condução emitidas por esse Estado-membro.~~

~~Os códigos utilizados na página 4 serão os seguintes:~~

~~códigos 01 à 99:~~

~~Códigos harmonizados comunitários~~

~~CONDUTOR (Motivos médicos)~~

~~01. Correção e/ou protecção da visão~~

~~01.01 Óculos~~

~~01.02 Lente(s) de contacto~~

~~01.03 Óculos de protecção~~

~~01.04 Lentes opacas~~

~~01.05 Cobertura ocular~~

~~01.06 Óculos ou lentes de contacto~~

~~02. Prótese auditiva/ajuda à comunicação~~

~~02.01 Prótese auditiva para um ouvido~~

~~02.02 Prótese auditiva para os dois ouvidos~~

~~03. Prótese/ortose dos membros~~

~~03.01 Prótese/ortose do membro superior~~

~~03.02 Prótese/ortose do membro inferior~~

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

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

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

~~05.03 Condução sem passageiros~~

~~05.04 Limitada a deslocações a velocidade inferior a... km/h~~

~~05.05 Condução autorizada exclusivamente quando acompanhado por um titular de carta de condução~~

~~05.06 Sem reboque~~

~~05.07 Condução não autorizada em auto-estradas~~

~~05.08 Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas~~

~~ADAPTAÇÕES DO VEÍCULO~~

~~10. Transmissão modificada~~

~~10.01 Transmissão manual~~

~~10.02 Transmissão automática~~

~~10.03 Transmissão de mudanças que opera automaticamente~~

~~10.04 Alavanca de mudanças ajustada~~

~~10.05 Sem caixa de velocidades secundária~~

~~15. Embraiagem modificada~~

~~15.01 Pedal de embraiagem ajustado~~

~~15.02 Embraiagem manual~~

~~15.03 Embraiagem automática~~

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

~~20. Sistemas de travagem modificados~~

~~20.01 Pedal do travão adaptado~~

~~20.02 Pedal do travão aumentado~~

~~20.03 Pedal do travão adequado para ser utilizado pelo pé esquerdo~~

~~20.04 Pedal do travão com molde da sola do sapato~~

~~20.05 Pedal do travão inclinado~~

~~20.06 Travão de serviço manual (adaptado)~~

~~20.07 Pressão máxima do travão de serviço reforçado~~

~~20.08 Pressão máxima do travão de emergência integrado no travão de serviço~~

~~20.09 Travão de parque ajustado~~

~~20.10 Travão de parque que funciona electricamente~~

~~20.11 Travão de parque (ajustado) que funciona com o pé~~

- ~~20.12 Divisória em frente do pedal do travão/pedal do travão dobrável/pedal do travão retirado~~
- ~~20.13 Travão operado pelo joelho~~
- ~~20.14 Travão de serviço operado electricamente~~
- ~~25. Sistemas de aceleração modificados~~
 - ~~25.01 Pedal do acelerador ajustado~~
 - ~~25.02 Pedal de acelerador com molde da sola do sapato~~
 - ~~25.03 Pedal do acelerador inclinado~~
 - ~~25.04 Acelerador manual~~
 - ~~25.05 Acelerador operado pelo joelho~~
 - ~~25.06 Servo-acelerador (electrónico, pneumático, etc.)~~
 - ~~25.07 Pedal do acelerador à esquerda do pedal do travão~~
 - ~~25.08 Pedal do acelerador à esquerda~~
 - ~~25.09 Divisória em frente do pedal do acelerador/pedal do acelerador dobrável/pedal do acelerador retirado~~
- ~~30. Sistemas combinados de travagem e aceleração modificados~~
 - ~~30.01 Pedais paralelos~~
 - ~~30.02 Pedais ao (ou quase ao) mesmo nível~~
 - ~~30.03 Acelerador e travão com corredeira~~
 - ~~30.04 Acelerador e travão com corredeira e ortese~~
 - ~~30.05 Pedais do acelerador e do travão dobráveis/retirados~~
 - ~~30.06 Piso elevado~~
 - ~~30.07 Divisória no lado do pedal do travão~~
 - ~~30.08 Divisória para prótese no lado do pedal do travão~~
 - ~~30.09 Divisória em frente dos pedais do acelerador e do travão~~
 - ~~30.10 Suporte do calcanhar/perna~~
 - ~~30.11 Acelerador e travão operados electricamente~~

~~35. Disposições dos comandos modificadas~~

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

~~35.01 Dispositivos de comando operáveis sem influências negativas na direcção e no manejo~~

~~35.02 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.)~~

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

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

~~35.05 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) e os mecanismos combinados do acelerador e do travão~~

~~40. Direcção modificada~~

~~40.01 Direcção assistida *standard*~~

~~40.02 Direcção assistida reforçada~~

~~40.03 Direcção com sistema de reserva~~

~~40.04 Coluna de direcção alongada~~

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

~~40.06 Volante inclinado~~

~~40.07 Volante vertical~~

~~40.08 Volante horizontal~~

~~40.09 Condução operada pelo pé~~

~~40.10 Direcção ajustada alternativa (joy-stick, etc.)~~

~~40.11 Manípulo no volante~~

~~40.12 Ortese da mão no volante~~

~~40.13 Com tenodese ortésica~~

~~42. Espelho(s) retrovisore(s) adaptado(s)~~

~~42.01 Espelho retrovisor exterior do lado direito (esquerdo)~~

~~42.02 Espelho retrovisor exterior montado no guarda-lamas~~

~~42.03 Espelho retrovisor interior adicional que permite ver o tráfego~~

~~42.04 Espelho retrovisor interior panorâmico~~

~~42.05 Espelho retrovisor para o ângulo morto~~

~~42.06 Espelho(s) retrovisore(s) exteriores(s) operado(s) electricamente~~

~~43. Banco do condutor modificado~~

~~43.01 Banco do condutor a uma boa altura de visão e à distância normal do volante e do pedal~~

~~43.02 Banco do condutor ajustado à forma do corpo~~

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

~~43.04 Banco do condutor com braço de apoio~~

~~43.05 Aumento do comprimento de deslizamento do banco do condutor~~

~~43.06 Ajustamento do cinto de segurança~~

~~43.07 Cinto de segurança do tipo arnês~~

~~44. Modificações de motocicletas (utilização obrigatória do sub-código)~~

~~44.01 Travões de pé e de mão combinados num só~~

~~44.02 Travão de mão (ajustado) (roda da frente)~~

~~44.03 Travão de pé (ajustado) (roda traseira)~~

~~44.04 Alavanca do acelerador (ajustada)~~

~~44.05 Transmissão manual e embraiagem manual (ajustadas)~~

~~44.06 Espelho(s) retrovisore(s) (ajustado(s))~~

~~44.07 Comandos (ajustados) (indicadores de mudança de direcção, luz de travagem,...)~~

~~44.08 Altura do banco que permite ao condutor ter simultaneamente os dois pés na estrada em posição sentada~~

~~45. Motociclo com carro apenas~~

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

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

~~QUESTÕES ADMINISTRATIVAS~~

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

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

~~72. Limitada aos veículos da categoria A com uma cilindrada máxima de 125 cm³ e uma potência máxima de 11 kW (A1)~~

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

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

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

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

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

~~78. Limitada aos veículos com transmissão automática~~

~~(Directiva 91/439/CEE, anexo II, segundo parágrafo do ponto 8.1.1)~~

~~79. (...) Limitada aos veículos conformes com as especificações indicadas entre parênteses, no âmbito da aplicação do n.o 1 do artigo 10.o da directiva~~

~~90.01: à esquerda~~

~~90.02: à direita~~

~~90.03: esquerda~~

~~90.04: direita~~

~~90.05: mão~~

~~90.06: pé~~

~~90.07: utilizável~~

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adaptado)

~~95. Motorista titular de um CAP que satisfaz a obrigação de aptidão profissional prevista no artigo 3º até ... (por exemplo: 95.01.01.2012).~~

↓ 96/47/CE (adaptado)

~~– códigos 100 e seguintes códigos nacionais válidos unicamente para circulação no território do Estado que emitiu a carta.~~

~~A data da primeira emissão para cada categoria deve ser registada na página 3 quando de qualquer substituição ou troca posteriores;~~

~~página 5. Esta página pode conter qualquer informação, como, por exemplo:~~

~~– os eventuais períodos de privação do direito de conduzir;~~

~~– as infrações graves cometidas no território do Estado de residência habitual e registadas no âmbito do sistema de acompanhamento do condutor em vigor nesse Estado;~~

~~página 6. Conterá:~~

~~– as validações limitadas ao território do Estado que as concedeu por equivalência ou para as categorias de veículos não abrangidas pela presente directiva (incluindo datas de emissão e de validade ...);~~

~~– os locais reservados à inserção (facultativa) das mudanças de residência do titular.~~

~~3. As inserções que figurem fora da página 1 serão redigidas na(s) língua(s) do Estado membro que emite a carta.~~

↓ Acto de Adesão A, FIN e S
Art.29 et Anexo I, p. 166
(adaptado)

~~No caso de um Estado membro pretender redigir essas inserções numa língua nacional que não seja o alemão, o dinamarquês, o espanhol, o finlandês, o francês, o grego, o inglês, o italiano, o neerlandês, o português ou o sueco, esse Estado elaborará uma versão bilingue da carta, utilizando uma dessas línguas, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.~~

~~4. Sempre que um titular de uma carta de condução emitida por um Estado-membro estabelecer a sua residência habitual noutro Estado-membro, este pode referir~~

~~— a(s) mudança(s) de residência na página 6;~~

~~— as referências indispensáveis à gestão da carta, como, por exemplo, as infracções graves cometidas no seu território, na página 5;~~

~~sob reserva de inscrever igualmente esse tipo de referências nas cartas que emite e de dispor, para o efeito, do local necessário.~~

~~Em derrogação do ponto 2 do presente anexo, as cartas de condução emitidas pelo Reino Unido poderão não incluir a fotografia do titular durante um período máximo de 10 anos a partir da adopção da presente directiva.~~

MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE CONDUÇÃO

1

ÉTAT Membre



PERMIS DE CONDUIRE

Pemiso de Condución
Kierakort
Führerschein
Άδεια οδήγησης
Driving Licence
Ceadúnas Thomais
Patente a guida
Rijbewijs
Carta de Conducção

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

6

CAT

OU

AU

MENTIONS

/TIMBRE

CHANGEMENT DE RESIDENCE

5

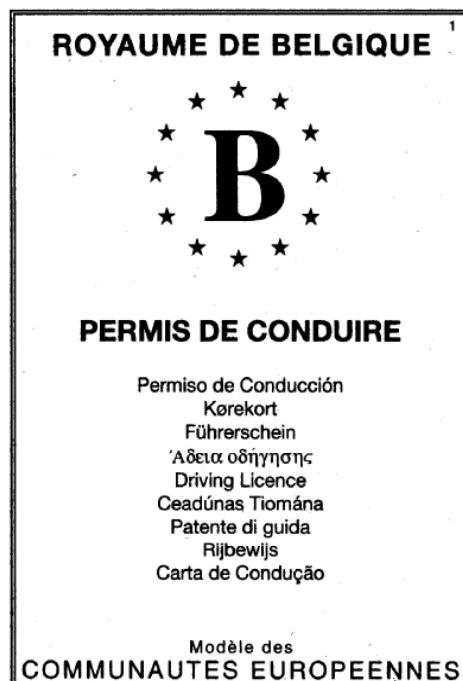
106 mm

222 mm

59

**EXEMPLO DE CARTA DE CONDUÇÃO CONFORME AO MODELO
COMUNITÁRIO: CARTA BELGA**

(A título indicativo)



↓ 96/47/CE Art.1, pt. 3
(adaptado)

ANEXO I A

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE CONDUÇÃO

~~(Alternativa ao modelo do anexo I)~~

↓ 96/47/CE Art.1, pt. 3
(adaptado)

1. As características físicas do modelo comunitário de carta de condução são conformes com as normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

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

2. A carta de condução é composta por duas faces.

A página 1 contém:

- a) A menção «carta de condução» impressa em caracteres maiúsculos na(s) língua(s) do Estado-Membro que emite a carta.
- b) A menção do nome do Estado-Membro que emite a carta, que é facultativa.
- c) A sigla distintiva do Estado-Membro emissor da carta, impressa em negativo num rectângulo azul rodeado por doze estrelas amarelas; as siglas distintivas são as seguintes:

B : Bélgica,
DK : Dinamarca,
D : Alemanha,
GR : Grécia,
E : Espanha,
F : França,
IRL : Irlanda,
I : Itália,
L : Luxemburgo,

NL : Países Baixos,

A : Áustria,

P : Portugal,

FIN : Finlândia,

S : Suécia,

UK : Reino Unido;

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

1. Apelidos do titular;
2. Nome próprio do titular;
3. Data e local de nascimento do titular;
- 4 a. Data de emissão da carta de condução;
- 4 b. Prazo de validade administrativa da carta de condução ou um travessão se a duração do documento não for limitada;
- 4 c. Designação da autoridade que emite a carta de condução (pode ser impressa na página 2);
- 4 d. Número distinto do referido na rubrica 5, com utilidade para a gestão da carta de condução (referência facultativa);
5. Número da carta;
6. Fotografia do titular;
7. Assinatura do titular;
8. Residência, domicílio ou endereço postal (referência facultativa);
9. As ~~(sub)~~ categorias de veículos que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas num tipo de carácter diferente do das categorias harmonizadas);

e) A menção «modelo das Comunidades Europeias» na(s) língua(s) do Estado-Membro que emite a carta e a menção «carta de condução» nas outras línguas da Comunidade, impressas em cor-de-rosa a fim de constituir a trama de fundo da carta.

Permiso de Conducción

Kørekort

Führerschein

Άδεια Οδήγησης

Driving Licence

Ajokortti

Permis de Conduire

Ceadúas Tiomána

Patente di guida

Rijbewijs

Carta de Condução

Körkort;

f) Cores de referência:

- azul : Reflex Blue C Pantone,
- amarelo : Yellow 2 Pantone.

A página 2 contém:

- a) 9. As ~~(sub)~~categorias de veículos que o titular tem o direito de conduzir (as categorias nacionais são impressas num tipo de carácter diferente do das categorias harmonizadas);
10. A data da primeira emissão para cada ~~(sub)~~categoria (esta data deve ser transcrita na nova carta de condução em caso de substituição ou troca posteriores);
11. O prazo de validade de cada ~~(sub)~~categoria;
12. As eventuais menções adicionais ou restritivas sob forma codificada face a cada ~~(sub)~~categoria em causa;

Os códigos utilizados serão os seguintes:

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 1 e Anexo I (adaptado)

– códigos 01 à 99 : Códigos comunitários harmonizados

CONDUTOR (Motivos médicos)

01. Correção e/ou protecção da visão

01.01 Óculos

01.02 Lente(s) de contacto

- 01.03 Óculos de protecção
- 01.04 Lentes opacas
- 01.05 Cobertura ocular
- 01.06 Óculos ou lentes de contacto
- 02. Prótese auditiva/ajuda à comunicação
 - 02.01 Prótese auditiva para um ouvido
 - 02.02 Prótese auditiva para os dois ouvidos
- 03. Prótese/ortose dos membros
 - 03.01 Prótese/ortose ☒ de um dos ☐ membro ☒ s ☐ superior ☒ es ☐
 - 03.02 Prótese/ortose ☒ de um dos ☐ membro ☒ s ☐ inferior☒ es ☐
- 05. Utilização limitada (utilização obrigatória do sub-código, condução sujeita a restrições por motivos médicos)
 - 05.01 Limitada a deslocações durante o dia (por exemplo: uma hora após o nascer do sol e uma hora antes do pôr do sol)
 - 05.02 Limitada a deslocações num raio de... km da residência do titular ou apenas na cidade/região...
 - 05.03 Condução sem passageiros
 - 05.04 Limitada a deslocações a velocidade inferior a... km/h
 - 05.05 Condução autorizada exclusivamente quando acompanhado por um titular de carta de condução
 - 05.06 Sem reboque
 - 05.07 Condução não autorizada em auto-estradas
 - 05.08 Proibida a ingestão de bebidas alcoólicas

ADAPTAÇÕES DO VEÍCULO

- 10. Transmissão modificada
 - 10.01 Transmissão manual
 - 10.02 Transmissão automática

- 10.03 Transmissão ☒ de mudanças ☒ que opera electronicamente
- 10.04 Alavanca de mudanças ajustada
- 10.05 Sem caixa de velocidades secundária
- 15. Embraiagem modificada
 - 15.01 Pedal de embraiagem ☒ ajustado ☒
 - 15.02 Embraiagem manual
 - 15.03 Embraiagem automática
 - 15.04 Divisória em frente do pedal de embraiagem/pedal de embraiagem dobrável/pedal de embraiagem retirado
- 20. Sistemas de travagem modificados
 - 20.01 Pedal do travão adaptado
 - 20.02 Pedal do travão aumentado
 - 20.03 Pedal do travão adequado para ser utilizado pelo pé esquerdo
 - 20.04 Pedal do travão com molde da sola do sapato
 - 20.05 Pedal do travão inclinado
 - 20.06 Travão de serviço manual (adaptado)
 - 20.07 Pressão máxima do travão de serviço reforçado
 - 20.08 Pressão máxima do travão de emergência integrado no travão de serviço
 - 20.09 Travão de parque ajustado
 - 20.10 Travão de parque que funciona electricamente
 - 20.11 Travão de parque (ajustado) que funciona com o pé
 - 20.12 Divisória em frente do pedal do travão/pedal do travão dobrável/pedal do travão retirado
 - 20.13 Travão operado pelo joelho
 - 20.14 Travão de serviço operado electricamente
- 25. Sistemas de aceleração modificados
 - 25.01 Pedal do acelerador ajustado

- 25.02 Pedal de acelerador com molde da sola do sapato
- 25.03 Pedal do acelerador inclinado
- 25.04 Acelerador manual
- 25.05 Acelerador operado pelo joelho
- 25.06 Servo-acelerador (electrónico, pneumático, etc.)
- 25.07 Pedal do acelerador à esquerda do pedal do travão
- 25.08 Pedal do acelerador à esquerda
- 25.09 Divisória em frente do pedal do acelerador/pedal do acelerador dobrável/pedal do acelerador retirado
- 30. Sistemas combinados de travagem e aceleração modificados
 - 30.01 Pedais paralelos
 - 30.02 Pedais ao (ou quase ao) mesmo nível
 - 30.03 Acelerador e travão com correção
 - 30.04 Acelerador e travão com correção e ortese
 - 30.05 Pedais do acelerador e do travão dobráveis/retirados
 - 30.06 Piso elevado
 - 30.07 Divisória no lado do pedal do travão
 - 30.08 Divisória para prótese no lado do pedal do travão
 - 30.09 Divisória em frente dos pedais do acelerador e do travão
 - 30.10 Suporte do calcanhar/perna
 - 30.11 Acelerador e travão operados electricamente
- 35. Disposições dos comandos modificadas

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

 - 35.01 Dispositivos de comando operáveis sem influências negativas na direcção e no manejo
 - 35.02 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.)

- 35.03 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão esquerda
- 35.04 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) com a mão direita
- 35.05 Dispositivos de comando operáveis sem libertar o volante e os acessórios (manípulo, garfo, etc.) e os mecanismos combinados do acelerador e do travão
- 40. Direcção modificada
 - 40.01 Direcção assistida standard
 - 40.02 Direcção assistida reforçada
 - 40.03 Direcção com sistema de reserva
 - 40.04 Coluna de direcção alongada
 - 40.05 Volante ajustado (secção do volante maior e/ou mais espessa, volante de diâmetro reduzido, etc.)
 - 40.06 Volante inclinado
 - 40.07 Volante vertical
 - 40.08 Volante horizontal
 - 40.09 Condução operada pelo pé
 - 40.10 Direcção ajustada alternativa (joy-stick, etc.)
 - 40.11 Manípulo no volante
 - 40.12 Ortese da mão no volante
 - 40.13 Com tenodese ortésica
- 42. Espelho(s) retrovisor(es) adaptado(s)
 - 42.01 Espelho retrovisor exterior do lado direito (esquerdo)
 - 42.02 Espelho retrovisor exterior montado no guarda-lamas
 - 42.03 Espelho retrovisor interior adicional que permite ver o tráfego
 - 42.04 Espelho retrovisor interior panorâmico
 - 42.05 Espelho retrovisor para o angulo morto

- 42.06 Espelho(s) retrovisor(es) exterior(es) operado(s) electricamente
- 43. Banco do condutor modificado
 - 43.01 Banco do condutor a uma boa altura de visão e à distância normal do volante e do pedal
 - 43.02 Banco do condutor ajustado à forma do corpo
 - 43.03 Banco do condutor com apoio lateral para uma boa estabilidade na posição sentada
 - 43.04 Banco do condutor com braço de apoio
 - 43.05 Aumento do comprimento de deslizamento do banco do condutor
 - 43.06 Ajustamento do cinto de segurança
 - 43.07 Cinto de segurança do tipo arnês
- 44. Modificações de motociclos (utilização obrigatória do sub-código)
 - 44.01 Travões de pé e de mão combinados num só
 - 44.02 Travão de mão (ajustado) (roda da frente)
 - 44.03 Travão de pé (ajustado) (roda traseira)
 - 44.04 Alavanca do acelerador (ajustada)
 - 44.05 Transmissão manual e embraiagem manual (ajustadas)
 - 44.06 Espelho(s) retrovisor(es) [ajustado(s)]
 - 44.07 Comandos (ajustados) (indicadores de mudança de direcção, luz de travagem,...)
 - 44.08 Altura do banco que permite ao condutor ter simultaneamente os dois pés na estrada em posição sentada
- 45. Motociclo com carro apenas
- 50. Restringido a um número de veículo/quadro específico (número de identificação do veículo, NIV)
- 51. Restringido a uma chapa de veículo/matricula específica (número de matrícula do veículo, NMV)

QUESTÕES ADMINISTRATIVAS

70. Troca de carta de condução n.o... emitida por... (símbolo UE/ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo: 70.0123456789.NL)
71. Segunda via da carta de condução n.o... (símbolo UE/ONU caso se trate de um país terceiro; por exemplo: 71.987654321.HR)
72. Limitada aos veículos da categoria A com uma cilindrada máxima de 125 cm³ e uma potência máxima de 11 kW (A1)
73. Limitada aos veículos da categoria B de tipo triciclo ou quadriciclo a motor (B1)
74. Limitada aos veículos da categoria C cuja massa máxima autorizada não exceda 7 500 kg (C1)
75. Limitada aos veículos da categoria D com 16 lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor (D1)
76. Limitada aos veículos da categoria C cuja massa máxima autorizada não exceda 7 500 kg (C1), com um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg, na condição de a massa máxima do conjunto não exceder 12 000 kg e de a massa máxima autorizada do reboque não exceder a massa sem carga do veículo tractor (C1 + E)
77. Limitada aos veículos da categoria D com 16 lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor (D1), com um reboque cuja massa máxima autorizada exceda 750 kg, na condição de: a) a massa máxima autorizada do conjunto não exceder 12 000 kg e a massa máxima autorizada do reboque não exceder a massa sem carga do veículo tractor; b) o reboque não ser utilizado para o transporte de pessoas (D1 + E)
78. Limitada aos veículos com transmissão automática
(Directiva 91/439/CEE, anexo II, ponto ☒ 5.1 ☒)
79. (...) Limitada aos veículos conformes com as especificações indicadas entre parênteses, no âmbito da aplicação do n.º 1 do artigo 10.º da directiva
- 90.01: à esquerda
- 90.02: à direita
- 90.03: esquerda
- 90.04: direita
- 90.05: mão

90.06: pé
90.07: utilizável

↓ 2003/59/CE art.10.2 (adaptado)

95. Motorista titular de um CAP que satisfaz a obrigação de aptidão profissional prevista no artigo 3º ☒ na Directiva 2003/59/CE ☒ até ... [por exemplo: 1.1.2012]

↓ 96/47/CE (adaptado)

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

Quando um código se aplicar a todas as ~~(sub)~~ categorias para as quais é emitida a carta, pode ser impresso nas colunas 9, 10 e 11.

13. Um espaço reservado para a eventual inscrição pelo Estado-Membro de acolhimento, no âmbito da aplicação da alínea a) do n.º 3 do presente anexo, das referências indispensáveis à gestão da carta de condução;

14. Um espaço reservado para a eventual inscrição pelo Estado-Membro que emite a carta de condução das referências indispensáveis à sua gestão ou relativas à segurança rodoviária (referência facultativa). Se a referência corresponder a uma das rubricas definidas no presente anexo, essa referência deverá ser precedida do número da rubrica correspondente.

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

b) Uma explicação das rubricas numeradas que aparecem na ☒ s ☒ página ☒ s ☒ 1 ☒ e 2 ☒ da carta de condução [pelo menos as rubricas 1, 2, 3, 4 a), 4 b) 4 c), 5, 10, 11, e 12].

Quando um Estado-Membro pretenda redigir essas inscrições numa língua nacional que não seja o alemão, ☒ o inglês ☒ o dinamarquês, o espanhol, o finlandês, o francês, o grego, o inglês, o italiano, o neerlandês, o português e o sueco, esse Estado elaborará uma versão bilingue da carta, utilizando uma dessas línguas, sem prejuízo das demais disposições do presente anexo.

c) Deve ser reservado um espaço no modelo comunitário de carta de condução que permita a eventual introdução de um circuito integrado ou de outro dispositivo informatizado equivalente.

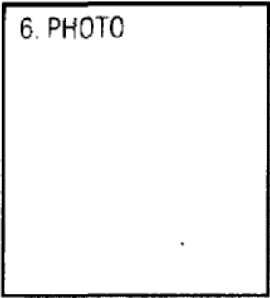
3. Disposições especiais:

- a) Quando o titular de uma carta de condução emitida por um Estado-Membro em conformidade com o presente anexo passar a sua residência habitual para outro Estado-Membro, este último poderá inscrever na carta de condução as referências indispensáveis à sua gestão, desde que também inscreva esse tipo de referências nas cartas que emite e desde que disponha, para o efeito, do espaço necessário.
- b) Após consulta da 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 de condução, o código de barras não pode conter outras informações além daquelas que já figuram visivelmente na carta ou que são indispensáveis para o processo de emissão da carta.

MODELO COMUNITÁRIO DE CARTA DE CONDUÇÃO

Página 1

	PERMIS DE CONDUIRE	ÉTAT MEMBRE
6. PHOTO 	1.	
	2.	
	3.	
	4a.	4c.
	4b.	4d.
	5.	
	7.	
	(8.)	
9.		

13.		9.	10.	11.	12.
		A1 			
		A 			
(14.)		B1 			
		B 			
		C1 			
		C 			
		D1 			
		D 			
		BE 			
		C1E 			
		CE 			
		D1E 			
		DE 			

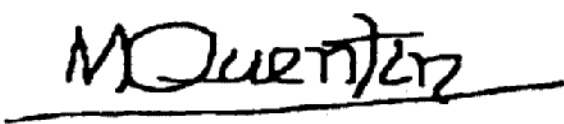
1. Nom 2. Prénom 3. Date et lieu de naissance 4a. Date de délivrance du permis de conduire
 4b. Date d'échéance administrative 4c. Délivré par 5. Numéro de permis
 8. Domicile 9. Catégorie
 10. Date de délivrance par catégorie
 11. Date d'échéance par catégorie
 12. Restrictions

1. Apelido 2. Nome 3. Data e local de nascimento 4a Data de emissão da carta de condução
 4b Validade 4c Emitida por 5. Número da carta 8. Residência 9. Categoria 10. Data de emissão por categoria 11. Validade por categoria 12. Restrições/Observações

EXEMPLO DE CARTA DE CONDUÇÃO SEGUNDO O MODELO

Carta belga (a título indicativo)

	RIJBEWIJS	KONINKRIJK BELGIE
	1. Steven 2. Anne-Marie M.E. 3. 01.04.73 D-53170 Bonn 4a. 01.07.96 4c. B-9000 Gent 4b. 30.06.06 5. DA 003 360 7.	
6. FOTO		
	9. ☐ A ☐ B	

	PERMIS DE CONDUIRE ROYAUME DE BELGIQUE
	1. Quentin 2. Maria N.E. 3. 01.04.73 B-7000 Mons 4a. 01.07.96 4c. B-1180 Uccle 4b. 30.06.06 5. DA 003 361 7.
6. PHOTO	
	9. ☐ A ☐ B

ANEXO II

I. EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA OS EXAMES DE CONDUÇÃO

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

- um exame teórico, ☒ e ☒,
- um exame das aptidões e do comportamento.

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

A. EXAME TEÓRICO

1. Forma

A forma será escolhida de modo a comprovar que o candidato possui os conhecimentos necessários relativos aos assuntos enumerados nos pontos 2 a 4.

Os candidatos à obtenção de carta de condução de uma categoria que ☒ já sejam titulares de ☒ uma carta de condução de categoria diferente podem ser isentos das disposições comuns previstas nos pontos 2 a 4 ☒ do presente anexo ☒.

2. Teor do exame teórico relativo a todas as categorias de veículos

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

2.1.1. Disposições legais em matéria de tráfego rodoviário:

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

2.1.2. Condutor:

- importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes da estrada,
- percepção, avaliação e tomada de decisões, especialmente tempo de reacção e modificações no comportamento do condutor ligadas aos efeitos de álcool, drogas e medicamentos, aos estados emocionais e à fadiga.

2.1.3. Estrada:

- princípios mais importantes relativos ao respeito das distâncias de segurança entre veículos e da distância de travagem e ao comportamento do veículo em estrada com estados do piso e condições meteorológicas diferentes,
- factores de risco na condução, ligados aos diferentes estados do piso e, nomeadamente, às suas variações em função das condições atmosféricas e da hora do dia ou da noite,
- características dos diferentes tipos de estradas e disposições obrigatórias a elas referentes.

2.1.4. Outros utentes da estrada:

- factores específicos de risco ligados à inexperiência de outros utentes da estrada e às categorias mais vulneráveis de utentes, como crianças, peões, ciclistas e pessoas com mobilidade reduzida,
- riscos inerentes à circulação e à condução de vários tipos de veículos, bem como às diferentes condições de visibilidade dos seus condutores.

2.1.5. Regulamentação geral e diversos:

- regras relativas aos documentos administrativos exigidos para efeitos da utilização do veículo,
- regras gerais que descrevem o comportamento a adoptar pelo condutor em caso de acidente (sinalizar, alertar) e as medidas que, se for caso disso, pode tomar para socorrer as vítimas de acidentes na estrada,
- factores de segurança relativos ao veículo, à carga e às pessoas transportadas.

2.1.6. Precauções necessárias ao sair do veículo.

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

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

2.1.9. Regras aplicáveis à utilização do veículo relacionada com o ambiente (utilização adequada dos avisadores acústicos, consumo moderado de combustível, limitação das emissões poluentes, etc.).

3. Disposições específicas relativas às categorias A e A1

3.1. Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais sobre:

- 3.1.1. Utilização do equipamento de protecção, como, por exemplo, luvas, botas, vestuário e capacete.
- 3.1.2. Visibilidade dos condutores de motociclos relativamente a outros utentes da estrada.
- 3.1.3. Factores de risco associados aos diferentes estados dos pisos, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo a pontos de instabilidade, como, por exemplo, tampas de esgoto, marcações (linhas e setas), carris de eléctrico.
- 3.1.4. Elementos mecânicos ligados à segurança da condução, conforme atrás se refere, atendendo sobretudo ao interruptor de paragem de emergência, aos níveis do óleo e à corrente.

4. Disposições específicas relativas às categorias C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E

4.1. Controlo obrigatório de conhecimentos gerais em matéria de:

- 4.1.1. Regras relativas a horas de condução e períodos de repouso, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho¹; utilização do aparelho de controlo, em conformidade com o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho².
- 4.1.2. Regras relativas ao tipo de transporte em questão (mercadorias ou passageiros).
- 4.1.3. Documentos relativos ao veículo e ao transporte, exigidos para o transporte nacional e internacional de mercadorias e passageiros.
- 4.1.4. atitude em caso de acidente; conhecimento das medidas a tomar após um acidente ou ocorrência similar, incluindo acções de emergência, como evacuação de passageiros e conhecimentos básicos de primeiros socorros.
- 4.1.5. Precauções a adoptar durante a remoção e a substituição de rodas.
- 4.1.6. Regulamentação sobre peso e dimensões do veículo; regras relativas aos dispositivos de limitação de velocidade.
- 4.1.7. Obstrução da visibilidade ☒ devido ☒ às características dos veículos.
- 4.1.8. Leitura de um mapa de estradas; planeamento do itinerário, incluindo utilização de sistemas electrónicos de navegação (opcional).
- 4.1.9. Factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: controlo da carga (estiva e fixação), dificuldades com diferentes tipos de carga (por exemplo, líquidos e carga pendente), operações de carga e descarga de mercadorias e utilização de equipamento de carga e descarga (apenas para as categorias C, C + E, C1 e C1 + E).

¹ JO L 370 de 31.12.1985, p. 1.

² JO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

- 4.1.10. Responsabilidade do condutor no que se refere ao transporte de passageiros; conforto e segurança dos passageiros; transporte de crianças; verificações necessárias antes de iniciar a viagem; inclusão de todos os tipos de autocarros no exame teórico.
- 4.2. Controlo obrigatório dos conhecimentos gerais relativos às seguintes disposições adicionais referentes às categorias C, C + E, D e D + E:
 - 4.2.1. Os princípios de construção $\boxtimes$ e de funcionamento de $\boxtimes$ de: motores de combustão interna, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido refrigerante, líquido de lavagem), sistema de combustível, sistema eléctrico, sistema de ignição, sistema de transmissão (embraiagem, caixa de velocidades, etc.).
 - 4.2.2. Lubrificação e protecção anti-gelo;
 - 4.2.3. Princípios de construção, colocação, utilização correcta e cuidados com os pneumáticos.
 - 4.2.4. Princípios de tipo, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos dispositivos de travagem e de limitação da velocidade.
 - 4.2.5. Tipos, funcionamento, partes principais, ligação, utilização e manutenção diária dos sistemas de acoplamento (apenas para as categorias C + E, D + E).
 - 4.2.6. Métodos de identificação de causas de avarias.
 - 4.2.7. Manutenção preventiva de avarias e reparações correntes necessárias.
 - 4.2.8. Responsabilidade do condutor relativamente à recepção, ao transporte e à entrega de mercadorias, segundo as condições acordadas (apenas para as categorias C, C + E).

B. EXAME DAS APTIDÕES E DO COMPORTAMENTO

5. Veículo e seu equipamento

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

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

Entende-se por «veículo com transmissão automática» um veículo no qual apenas pela utilização do acelerador ou dos travões se permite variar a desmultiplicação (ou razão de engrenagem) entre o motor e as rodas.

- 5.2. Os veículos utilizados no exame das aptidões e do comportamento devem respeitar os critérios mínimos a seguir indicados. Os Estados-Membros podem acentuar as restrições sobre estes ou prever outros critérios.

↓ novo

Categoria A1 :

Motociclo da categoria A1 sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 120 cm³ e que tem de atingir uma velocidade de pelo menos 90 km/h.

Categoria A2 :

Motociclo da categoria A2 sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 375 cm³ e uma potência de pelo menos 25 kW.

Categoria A:

Motociclo da categoria A sem carro lateral, com uma cilindrada mínima de 600 cm³ e uma potência de pelo menos 35 kW.

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adaptado)

~~**Categoria A:**~~

~~acesso gradual [artigo 6.o, n.o 1, alínea b), primeiro travessão, primeira frase]:
motociclos sem carro lateral, de cilindrada superior a 120 cm³, que podem atingir uma
velocidade de 100 km/h;~~

~~acesso directo [artigo 6.o, n.o 1, alínea b), primeiro travessão, segunda frase]:
motociclos sem carro lateral, com potência mínima de 35 kW.~~

~~**Subcategoria A1:**~~

~~Motociclos sem carro lateral, com cilindrada mínima de 75 cm³.~~

↓ 2000/56/CE Art.1, pt. 2
(adaptado)

Categoria B:

Veículos de categoria B com quatro rodas, que podem atingir a velocidade de pelo menos 100 km/h.

Categoria B + E:

Conjuntos compostos por um veículo de exame da categoria B e por um reboque com massa máxima autorizada de pelo menos 1 000 kg, que podem atingir a velocidade de pelo menos 100 km/h e que não se encontram incluídos na categoria B; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às do veículo a motor, ou ligeiramente menos largo que o veículo a motor, desde que a visão para a retaguarda

☒ só seja possível ☒ através do uso de retrovisores exteriores do veículo a motor; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg da sua massa real total.

~~Sub~~Categoria B1:

Triciclo ou quadriciclo com motor, que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 60 km/h.

Categoria C:

Veículo da categoria C com, pelo menos, massa máxima autorizada de 12 000 kg, comprimento de 8 metros e largura de 2,40 metros e que pode atingir a velocidade de 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio, com caixa de pelo menos oito relações de transmissão para avanço e com equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina; o veículo deve ser apresentado com um mínimo de 10 000 kg da sua massa real total.

Categoria C + E:

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

~~Sub~~Categoria C1:

Veículo da ~~sub~~categoria C1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg, com largura não inferior a 5 metros e que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e possuindo equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85; o compartimento de carga deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina.

~~Sub~~Categoria C1 + E:

Conjunto composto por um veículo de exame da ~~sub~~categoria C1 e por um reboque com massa máxima autorizada não inferior a 1 250 kg; o conjunto deve ter comprimento mínimo de 8 metros e atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h; o compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam pelo menos iguais às da cabina ☒ ou ligeiramente menos largo que o veículo a motor, desde que a visão para a retaguarda só seja possível através do uso de retrovisores exteriores do veículo a motor ☒; o reboque ☒ deve ser ☒ apresentado com um mínimo de 800 kg da sua massa real total.

Categoria D:

Veículo da categoria D, com comprimento mínimo de 10 metros e largura não inferior a 2,40 metros e que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e possuindo equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.o 3821/85.

Categoria D + E:

Conjunto composto por um veículo de exame da categoria D e por um reboque cuja massa máxima autorizada não pode ser inferior a 1 250 kg, com largura não inferior a 2,40 metros e que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h. O compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam de pelo menos 2 metros; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg da sua massa real total.

~~Sub~~Categoria D1:

Veículo da ~~sub~~categoria D1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 kg, com largura não inferior a 5 metros e que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h, equipado com travões anti-bloqueio e possuindo equipamento de controlo nos termos do Regulamento (CEE) n.o 3821/85.

~~Sub~~Categoria D1 + E:

Conjunto composto por um veículo de exame da ~~sub~~categoria D1 e por um reboque cuja massa máxima autorizada não pode ser inferior a 1 250 kg e que pode atingir a velocidade de, pelo menos, 80 km/h. O compartimento de carga do reboque deve consistir num corpo de caixa fechada cujas largura e altura sejam de pelo menos 2 metros; o reboque deve ser apresentado com um mínimo de 800 kg da sua massa real total.

Os veículos de exame para as categorias B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 e D1 + E, que não cumpram os critérios mínimos supra mas que estivessem ao serviço ☒ no momento ou ☐ antes da entrada em vigor da presente directiva da Comissão, podem continuar a ser utilizados durante um período não superior a 10 anos após a data da referida entrada em vigor. Os requisitos relacionados com a carga a transportar por estes veículos, podem ser implementados pelos Estados-Membros até 10 anos após a entrada em vigor desta directiva.

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

6.1. Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária.

Os candidatos devem demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

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

- 6.1.2. Proceder a verificações aleatórias sobre o estado de pneumáticos, travões, sistema de direcção, interruptor de paragem de emergência,  (se disponível)  corrente, níveis do óleo, luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e avisador acústico.
- 6.2. Exame de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária
 - 6.2.1. Pôr e tirar o motociclo do descanso e deslocá-lo sem ajuda do motor, caminhando a seu lado.
 - 6.2.2. Estacionar o motociclo, pondo-o no descanso;
 - 6.2.3. Pelo menos duas manobras a executar em marcha lenta, incluindo slalom; isto deve permitir avaliar a capacidade de utilização da embraiagem em combinação com o travão, o equilíbrio, a direcção da visão, a posição no motociclo e a colocação dos pés nos apoios.
 - 6.2.4. Pelo menos duas manobras a executar a velocidade elevada, das quais uma manobra em segunda ou terceira velocidade a pelo menos a 30 km/h e uma manobra evitando um obstáculo à velocidade mínima de 50 km/h; isto deve permitir avaliar a capacidade de se posicionar no motociclo, a direcção da visão, o equilíbrio, a técnica de direcção e a técnica de mudança de velocidades.
 - 6.2.5. Travagem: devem ser executados, no mínimo, dois exercícios de travagem, incluindo uma travagem de emergência à velocidade mínima de 50 km/h; isto deve permitir avaliar a capacidade de utilização dos travões dianteiro e traseiro, a direcção da visão e a posição no motociclo.

As manobras especiais mencionadas nos pontos 6.2.3 a 6.2.5 devem ser aplicadas, o mais tardar, cinco anos após a entrada em vigor da presente directiva.

6.3. Comportamento no tráfego

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

- 6.3.1. Arrancar: após o estacionamento; após uma paragem no trânsito; em saída de um caminho de acesso.
- 6.3.2. Circular em estrada em alinhamento recto; cruzar veículos, inclusive em passagens estreitas.
- 6.3.3. Conduzir em curvas.
- 6.3.4. Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.
- 6.3.5. Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de via de circulação.
- 6.3.6. Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.

- 6.3.7. Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).
- 6.3.8. Enfrentar eventuais características especiais da estrada: rotundas; passagens ferroviárias de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras; subida e descida de declives longos.
- 6.3.9. Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

7. Exame das aptidões e do comportamento para as categorias B, B1, B + E

- 7.1. Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária.

Os candidatos devem demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:

- 7.1.1. Ajustar o assento na medida necessária, a fim de encontrar a posição correcta.
- 7.1.2. Ajustar espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam.
- 7.1.3. Confirmar se as portas estão fechadas;
- 7.1.4. Proceder a verificações aleatórias sobre o estado de pneumáticos, travões, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido refrigerante, líquido de lavagem), luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e avisador acústico.
- 7.1.5. Controlar os factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, travamento da cabina, processo de carregamento, amarração da carga (apenas para a categoria B + E).
- 7.1.6. Controlar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações eléctricas (apenas para a categoria B + E).

- 7.2. Categorias B e B1: exame de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária.

O exame incidirá numa selecção das seguintes manobras (pelo menos duas do conjunto de quatro pontos, incluindo uma em marcha atrás):

- 7.2.1. Marcha atrás em trajectória rectilínea ou marcha atrás contornando uma esquina à direita ou à esquerda, sem sair da pertinente via de circulação.
- 7.2.2. Inversão de marcha, utilizando a marcha à frente e a marcha atrás.
- 7.2.3. Estacionamento do veículo e saída de um espaço de estacionamento (paralelo, oblíquo ou perpendicular, em marcha à frente ou em marcha atrás, tanto em terreno plano como em subidas ou descidas).
- 7.2.4. Travagem para parar com precisão; a utilização da capacidade máxima de travagem do veículo (travagem de emergência) é facultativa.

- 7.3. Categoria B + E: exame de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária.

- 7.3.1. Atrelar e desatrelar o reboque ☒ ou semi-reboque ☒ ao/do seu veículo; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o seu reboque lado a lado, ☒ (ou seja, não em linha recta) ☒.
- 7.3.2. Efectuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros.
- 7.3.3. Estacionar de forma segura para efectuar operações de carga/descarga.
- 7.4. Comportamento no tráfego

Os candidatos devem efectuar todas as manobras a seguir indicadas, em condições normais de trânsito, em segurança absoluta e com todas as precauções necessárias:
 - 7.4.1. Arrancar: após o estacionamento; após uma paragem no trânsito; em saída de um caminho de acesso.
 - 7.4.2. Circular em estrada em alinhamento recto; cruzar veículos, inclusive em passagens estreitas.
 - 7.4.3. Conduzir em curvas.
 - 7.4.4. Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.
 - 7.4.5. Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de via de circulação.
 - 7.4.6. Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.
 - 7.4.7. Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).
 - 7.4.8. Enfrentar eventuais características especiais da estrada: rotundas; passagens ferroviárias de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras; subida e descida de declives longos.
 - 7.4.9. Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.
- 8. Exame das aptidões e do comportamento para as categorias C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1, D1 + E**
 - 8.1. Preparação e controlo técnico do veículo, com referência à segurança rodoviária.

Os candidatos devem demonstrar capacidade de condução segura satisfazendo as seguintes exigências:
 - 8.1.1. Ajustar o assento na medida necessária, a fim de encontrar a posição correcta.
 - 8.1.2. Ajustar espelhos retrovisores, cintos de segurança e apoios de cabeça, caso existam.
 - 8.1.3. Proceder a verificações aleatórias sobre o estado de pneumáticos, sistema de direcção, travões, luzes, catadióptricos, indicadores de mudança de direcção e avisador acústico.

- 8.1.4. Verificar os sistemas de assistência de travagem e de direcção; verificar o estado de rodas, porcas, guarda-lamas, pára-brisas, janelas, limpa-pára-brisas, fluidos (por exemplo, óleo do motor, líquido refrigerante, líquido de lavagem); verificar e utilizar o painel de instrumentos, incluindo o aparelho de controlo, nos termos do Regulamento (CEE) n.º 3821/85.
- 8.1.5. Verificar a pressão do ar e dos reservatórios de ar e a suspensão.
- 8.1.6. Controlar os factores de segurança relativos às operações de carga do veículo: carroçaria, chapas, portas do compartimento de carga, mecanismo de carregamento (se existir), travamento da cabina, processo de carregamento, amarração da carga (apenas para as categorias C, C + E, C1 e C1 + E).
- 8.1.7. Controlar o mecanismo de acoplamento, o travão e as ligações eléctricas (apenas para as categorias C + E, C1 + E, D + E e D1 + E).
- 8.1.8. Demonstrar aptidão em tomar medidas especiais relativas à segurança do veículo; controlo da carroçaria, das portas de serviço, das saídas de emergência, do equipamento de primeiros socorros, dos extintores de incêndio e de outro equipamento de segurança (apenas para as categorias D, D + E, D1 e D1 + E).
- 8.1.9. Ler um mapa de estradas (facultativo).
- 8.2. Exame de manobras especiais, com referência à segurança rodoviária:
 - 8.2.1. Atrelar e desatrelar o reboque ou semi-reboque ao/do seu veículo; esta manobra deve iniciar-se com o veículo e o seu reboque lado a lado ☒ (ou seja, não em linha recta) ☒ (apenas para as categorias C + E, C1 + E, D + E e D1 + E).
 - 8.2.2. Efectuar marcha atrás descrevendo uma curva cujo traçado é deixado ao critério dos Estados-Membros.
 - 8.2.3. Estacionar de forma segura para carga/descarga numa rampa/plataforma de carga ou instalação semelhante (apenas para as categorias C, C + E, C1 e C1 + E).
 - 8.2.4. Estacionar para entrada ou saída de passageiros do autocarro, em segurança (apenas para as categorias D, D + E, D1 e D1 + E).
- 8.3. Comportamento no tráfego

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

 - 8.3.1. Arrancar: após o estacionamento; após uma paragem no trânsito; em saída de um caminho de acesso.
 - 8.3.2. Circular em estrada em alinhamento recto; cruzar veículos, inclusive em passagens estreitas.
 - 8.3.3. Conduzir em curvas.
 - 8.3.4. Cruzamentos: abordar e atravessar intersecções e entroncamentos.

- 8.3.5. Mudar de direcção: virar à esquerda e à direita, mudar de via de circulação.
- 8.3.6. Entrar/sair de auto-estradas ou estradas similares (se disponíveis): acesso pela via de aceleração, saída pela via de desaceleração.
- 8.3.7. Ultrapassar/cruzar: ultrapassagem de veículos (se possível); circular ao lado de obstáculos (por exemplo, veículos estacionados); ser ultrapassado por outros veículos (se for adequado).
- 8.3.8. Enfrentar eventuais características especiais da estrada: rotundas; passagens ferroviárias de nível; paragens de eléctrico/autocarro; passadeiras; subida e descida de declives longos.
- 8.3.9. Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.

9. Notação do exame de aptidões e comportamento

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

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

- 9.2. Durante a avaliação, os examinadores devem prestar especial atenção à atitude do candidato na condução (defensiva ou social). Essa atitude deve reflectir o estilo geral de condução, e o examinador deve tê-la em conta na apreciação global do candidato. Inclui uma condução adaptada e determinada (segura), atenção às condições da estrada e da meteorologia, atenção ao restante tráfego, atenção aos interesses de outros utentes da estrada (sobretudo os mais vulneráveis) e antecipação.
- 9.3. O examinador deve ainda avaliar o candidato nas seguintes perspectivas:
 - 9.3.1. Controlo do veículo, tendo em conta: utilização correcta de cintos de segurança, espelhos retrovisores, encosto para a cabeça e assento; utilização correcta de luzes e outro equipamento; utilização correcta de embraiagem, caixa de velocidades, acelerador, sistemas de travagem (incluindo um eventual sistema de terceiro travão), sistema de direcção; controlo do veículo em diferentes circunstâncias e a diferentes velocidades; estabilidade na estrada; peso, dimensões e características do veículo; peso e tipo de carga (apenas para as categorias B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D + E e D1 + E); conforto dos passageiros (apenas para as categorias D, D + E, D1 e D1 + E) (sem aceleração rápida, em condução suave e sem travagens bruscas).

- 9.3.2. Condução económica e ecológica, tendo em conta rotações por minuto, mudança de velocidades, travagem e aceleração (apenas para as categorias B + E, C, C + E, C1, C1 + E, D, D + E, D1 e D1 + E).
- 9.3.3. Visão: visão a 360 °; utilização correcta dos espelhos; visão a longa, média e curta distância.
- 9.3.4. Prioridade/cedência de passagem: prioridade em cruzamentos, intersecções e entroncamentos; cedência de passagem noutras situações (por exemplo, mudança de direcção, mudança de via, manobras especiais).
- 9.3.5. Posição correcta na estrada: posição correcta na estrada, em vias, rotundas, curvas, tendo em atenção o tipo e as características do veículo; pré-posicionamento.
- 9.3.6. Distâncias: manter uma distância adequada à frente e aos lados; manter uma distância adequada em relação aos outros utentes da estrada.
- 9.3.7. Velocidade: não exceder a velocidade máxima autorizada; adaptar a velocidade às condições da meteorologia e do tráfego e, consoante os casos, aos limites nacionais de velocidade; conduzir a tal velocidade que seja possível parar na distância visível e livre; adaptar a velocidade à velocidade geral dos utentes do mesmo tipo na estrada;
- 9.3.8. Semáforos, sinalização rodoviária e outras condições: atitude correcta nos semáforos; obediência às indicações dos controladores de tráfego; atitude correcta perante a sinalização (proibições ou prescrições); reacção correcta às marcas no pavimento.
- 9.3.9. Sinalização: emitir sinais quando necessário, correcta e adequadamente sincronizados; indicar correctamente as direcções; reagir adequadamente à sinalização emitida por outros utentes da estrada.
- 9.3.10. Travagem e paragem: desaceleração a tempo, travagem ou paragem em conformidade com as circunstâncias; antecipação; utilização dos vários sistemas de travagem (apenas para as categorias C, C + E, D e D + E); utilização de sistemas de redução da velocidade para além dos travões (apenas para as categorias C, C + E, D e D + E).

10. Duração do exame

A duração do exame e a distância a percorrer devem ser suficientes para a avaliação das aptidões e dos comportamentos prescrita na secção B do presente anexo. O tempo mínimo de condução nunca será inferior a 25 minutos para as categorias A, A1, B, B1 e B + E, e a 45 minutos para as outras categorias. Estes intervalos não incluem a recepção do candidato, a preparação do veículo, a verificação técnica do veículo em relação à segurança na estrada, as manobras especiais e o anúncio dos resultados da prova prática.

11. Local do exame

A parte do exame de avaliação dedicada às manobras especiais pode ser realizada em instalações especiais. A parte destinada a avaliar os comportamentos na circulação terá lugar, sempre que possível, em estradas situadas fora das localidades, em vias rápidas e em auto-estradas ou similares, bem como em todos os tipos de vias urbanas (zonas residenciais, zonas de 30 e de 50 km/h, vias rápidas urbanas), devendo estas

representar os diferentes tipos de dificuldades que um condutor pode encontrar. É aconselhável que o exame possa ter lugar em diversas condições de densidade de tráfego. O tempo de condução em estrada deve ser utilizado do modo mais rendoso para avaliar o candidato em todas as situações possíveis de tráfego, com especial ênfase na passagem de umas para outras.

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

Os condutores de veículos a motor devem, $\boxtimes$ com vista a uma condução segura $\boxtimes$, possuir os conhecimentos, aptidões e comportamentos $\boxtimes$ que lhes permitam $\boxtimes$:

- discernir os perigos originados pelo trânsito e avaliar o seu grau de gravidade,
- dominar o veículo, a fim de evitar situações de perigo e reagir de forma adequada caso surjam tais situações,
- observar as disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, nomeadamente as que têm por objectivo prevenir os acidentes rodoviários e garantir a fluidez do trânsito,
- detectar as avarias técnicas mais importantes dos seus veículos, nomeadamente aquelas que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para as corrigir,
- tomar em consideração todos os factores que afectam o comportamento dos condutores (álcool, fadiga, deficiência visual, etc.), de forma a manter a plena posse das faculdades necessárias a uma condução segura,
- contribuir para a segurança de todos os utentes da estrada, especialmente os mais fracos e os mais expostos, mediante uma atitude de respeito em relação à personalidade alheia.

Os Estados-Membros podem aplicar as medidas necessárias para assegurar que os condutores que tiverem perdido os conhecimentos, aptidões e comportamentos referidos nos pontos 1 a 9 supra possam recuperar tais conhecimentos e aptidões e continuar a exhibir tais comportamentos, conforme impõe a condução de veículos a motor.

ANEXO III

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

DEFINIÇÕES

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

condutores de veículos das categorias A, ⇒ A1, ⇐ B ⇒, B1 ⇐ e B + E ~~e das subcategorias A1 e B1;~~
 - 1.2. *Grupo 2:*

condutores de veículos das categorias C, C + E, ⇒ C1, C1+E, ⇐ D, D + E ~~e das subcategorias C1, C1+E, D1 e D1+E.~~
 - 1.3. A legislação nacional poderá prever disposições, com vista a aplicar as disposições previstas no presente anexo para os condutores do grupo 2, aos condutores de veículos da categoria B que utilizem a carta de condução para fins profissionais (táxis, ambulâncias, etc.).
2. Por analogia, os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução serão classificados no grupo a que pertencerão quando a carta for emitida ou renovada.

EXAMES MÉDICOS

3. *Grupo 1*

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico se, quando do cumprimento das formalidades requeridas ou no decurso das provas que tenham de prestar antes de obter a carta, se notar que sofrem de uma ou mais das incapacidades mencionadas no presente anexo.
4. *Grupo 2*

Os candidatos devem ser sujeitos a um exame médico antes da emissão inicial da carta e, subsequentemente, aos exames periódicos ⇒ quando da renovação da carta de condução ⇐ ~~prescritos pela legislação nacional.~~
5. Os Estados-Membros poderão exigir, aquando da emissão ou de qualquer renovação ulterior da carta de condução, normas mais severas que as mencionadas no presente anexo.

VISÃO

6. Todo o candidato à obtenção da carta de condução deverá ser sujeito às investigações adequadas para assegurar que tem uma acuidade visual compatível com a condução dos veículos a motor. Se houver alguma razão para duvidar que tem uma visão adequada, o candidato deverá ser examinado por uma autoridade médica competente. Aquando desse exame, a atenção deverá incidir, nomeadamente, sobre a acuidade visual, o campo visual, a visão crepuscular e as doenças oftalmológicas progressivas.

Para efeitos do disposto no presente anexo, as lentes intra-oculares não são de considerar como vidros correctores.

Grupo 1

- 6.1. Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual, binocular, com correcção óptica se for caso disso, utilizando os dois olhos em conjunto, de pelo menos 0,5. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se, quando do exame médico, se verificar que o campo visual é inferior a 120° no plano horizontal, salvo caso excepcional devidamente justificado por um parecer médico favorável e teste prático positivo, ou que o interessado sofre de outra afecção da vista de molde a pôr em causa a segurança da sua condução. Se for detectada ou declarada uma doença oftalmológica progressiva, a carta de condução poderá ser emitida ou renovada sob reserva de um exame periódico efectuado por uma autoridade médica competente.
- 6.2. Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução que tenham uma perda funcional total da visão de um olho ou que utilizem apenas um olho, por exemplo, no caso de diplopia, devem ter uma acuidade visual de pelo menos 0,6, com correcção óptica se for caso disso. A autoridade médica competente deverá certificar que essa condição de visão monocular existe já há tempo suficiente para que o interessado se tenha a ela adaptado e que o campo de visão desse olho é normal.

Grupo 2

- 6.3. Todos os candidatos à emissão ou renovação de uma carta de condução devem ter uma acuidade visual em ambos os olhos, com correcção óptica se for caso disso, de pelo menos 0,8 para o melhor olho e pelo menos 0,5 para o pior. Se os valores 0,8 e 0,5 forem alcançados por meio de correcção óptica, é necessário que a acuidade não corrigida de cada um dos dois olhos atinja 0,05 ou que a correcção da acuidade mínima (0,8 e 0,5) seja obtida com o auxílio de lentes cuja potência não pode exceder mais ou menos ~~quatro~~ ⇒ oito ⇐ dioptrias ou com o auxílio de lentes de contacto (visão não corrigida = 0,05). A correcção deve ser bem tolerada. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada se o candidato ou o condutor não tiver um campo visual binocular normal ou se sofrer de diplopia.

AUDIÇÃO

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

DEFICIENTES DO APARELHO DE LOCOMOÇÃO

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

Grupo 1

- 8.1. Obtido parecer de uma autoridade médica competente, pode ser emitida uma carta de condução com condições restritivas, se for caso disso, a qualquer candidato ou condutor fisicamente deficiente. Esse parecer deve basear-se numa avaliação médica da afecção ou da anomalia em causa e, se for necessário, num teste prático; deve ser completado com a indicação do tipo de adaptação que o veículo deve sofrer, bem como com a menção da necessidade ou não do porte de um aparelho ortopédico, na medida em que a prova de controlo das aptidões e dos comportamentos demonstrar que, com esses dispositivos, a condução não é perigosa.
- 8.2. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de uma afecção evolutiva, sob reserva de que seja submetido a controlos periódicos com vista a verificar que o interessado continua a ser capaz de conduzir o seu veículo com toda a segurança.

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

Grupo 2

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

AFECÇÕES CARDIO-VASCULARES

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

Grupo 1

- 9.1. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato que sofra de problemas graves do ritmo cardíaco.
- 9.2. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor portador de um estimulador cardíaco, sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular.
- 9.3. A emissão ou renovação de uma carta de condução a qualquer candidato ou condutor que sofra de anomalias da tensão arterial será apreciada em função dos outros dados do exame, das eventuais complicações associadas e do perigo que podem constituir para a segurança da circulação.

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

Grupo 2

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

DIABETES MELLITUS

10. A carta de condução pode ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de diabetes mellitus, sob reserva de um parecer médico abalizado e de um controlo médico regular adequado a cada caso.

Grupo 2

- 10.1. A carta de condução não deve ser emitida nem renovada a qualquer candidato ou condutor deste grupo que sofra de diabetes mellitus que exija tratamento com insulina, excepto em casos muito excepcionais devidamente justificados por um parecer médico abalizado e sob reserva de um controlo médico regular.

DOENÇAS NEUROLÓGICAS

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

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

12. As crises de epilepsia e as demais perturbações violentas do estado de consciência constituem um perigo grave para a segurança rodoviária se se manifestarem quando da condução de um veículo a motor.

Grupo 1

- 12.1. A carta de condução pode ser emitida ou renovada sob reserva de um exame efectuado por uma autoridade médica competente e um controlo médico regular. A autoridade julgará da situação da epilepsia ou de outras perturbações da consciência, da sua forma e sua evolução clínica (não ter havido crises desde há dois anos, por exemplo), do tratamento seguido e dos resultados terapêuticos.

Grupo 2

- 12.2. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que apresente ou possa apresentar crises de epilepsia ou outras perturbações violentas do estado de consciência.

PERTURBAÇÕES MENTAIS

Grupo 1

- 13.1. A carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor:
- que sofra de problemas mentais graves congénitos ou adquiridos por doenças, traumatismos ou intervenções neurocirúrgicas,
 - que sofra de atrasos mentais graves,
 - que sofra de perturbações de comportamento graves da senescência ou de perturbações graves da capacidade de discernimento, de comportamento e de adaptação ligados à personalidade,
- excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob reserva, se for caso disso, de um controlo médico regular.

Grupo 2

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

ÁLCOOL

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

Grupo 1

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

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

Grupo 2

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

DROGAS E MEDICAMENTOS

15. Abuso

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

Consumo regular

Grupo 1

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

Grupo 2

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

AFECÇÕES RENAIIS

Grupo 1

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

Grupo 2

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

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Grupo 1

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

Grupo 2

- 17.2. A autoridade médica competente tomará em devida conta os riscos e perigos adicionais ligados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.
18. Regra geral, a carta de condução não deve ser emitida ou renovada a qualquer candidato ou condutor que sofra de uma afecção não mencionada nos pontos precedentes susceptível de constituir ou provocar uma incapacidade funcional de natureza a comprometer a segurança rodoviária quando da condução de um veículo a motor, excepto se o pedido for apoiado por um parecer médico abalizado e sob eventual reserva de um controlo médico regular.
-

ANEXO IV

QUALIFICAÇÃO INICIAL E FORMAÇÃO CONTÍNUA DOS EXAMINADORES

1. Condições gerais

1.1. Os examinadores para a categoria B:

- a) devem ser titulares de uma carta de condução da categoria B pelo menos há cinco anos;
- b) devem ter pelo menos 25 anos de idade;
- c) devem ter completado com aproveitamento a qualificação inicial prevista no ponto 2 e, posteriormente, seguir anualmente a formação contínua prevista no ponto 3.

1.2. Os examinadores para as restantes categorias:

- a) devem ser titulares de uma carta de condução da categoria em causa;
- b) devem ter completado com aproveitamento a qualificação inicial prevista no ponto 2 e, posteriormente, seguir anualmente a formação contínua prevista no ponto 3;
- c) devem ter sido examinadores para a categoria B durante, pelo menos, três anos; este período pode ser reduzido a um ano na condição de o examinador provar ter cinco anos de experiência de condução na categoria em causa.

2. Teor da qualificação inicial dos examinadores:

2.1. Aquisição de conhecimentos aprofundados de todas as matérias abrangidas pela presente directiva, nomeadamente o seu anexo II. Além disso, a qualificação inicial deve abranger os seguintes aspectos:

2.1.1. Aspectos relativos à condução:

- a) comportamento no tráfego;
- b) atenção à circulação rodoviária;
- c) técnica de observação;
- d) controlo do veículo;
- e) atenção às condições meteorológicas e ao estado da estrada;
- f) atenção aos interesses dos outros utentes da estrada e antecipação das situações;
- g) condução económica e ecológica.

2.1.2. Conhecimentos:

a) conhecimento aprofundado do código da estrada

b) conhecimentos didácticos e pedagógicos.

2.2. Para efeitos da qualificação inicial, os Estados-Membros devem impor, no mínimo, um exame teórico e um exame prático sobre cada matéria abrangida pela presente directiva, nomeadamente as matérias mencionadas no ponto 2, necessários para verificar os conhecimentos, as aptidões e os comportamentos exigidos para ser examinador para a categoria em causa, concedendo-se uma atenção especial às capacidades de condução dessa categoria.

Os examinadores para a categoria A são igualmente examinadores para as categorias AM, A1 e A2.

Os examinadores para a categoria C são igualmente examinadores para as categorias C1, D e D1.

Os examinadores para a categoria C+E são igualmente examinadores para as categorias C1+E, D+E, D1+E.

3. Formação contínua

A formação contínua deve abordar as mesmas matérias que a formação inicial. A formação teórica deve nomeadamente cobrir aspectos como as alterações da legislação, bem como aptidões didácticas e sociais. A formação prática deve permitir manter um excelente nível de aptidão para a condução da categoria em questão e das competências pessoais nesse domínio. Um período de acompanhamento de pelo menos um dia por ano deve fornecer os dados necessários para orientar a formação contínua em função das necessidades pessoais do examinador. A duração anual mínima da formação contínua é a seguinte:

Formação teórica (para todas as categorias):

2 dias.

Formação prática:

Categoria B: 1 dia

Categoria B+E: 1 dia

Categoria A: 3 dias

Categoria C: 3 dias

Categoria C+E: 3 dias.

A formação contínua para a categoria A é válida também para as categorias AM, A1 e A2. A formação contínua para a categoria C é válida também para as categorias C1, D e D1. A formação contínua para a categoria C+E é válida também para as categorias C1+E, D+E e D1+E.



ANEXO V

Parte A

Directiva revogada e suas sucessivas alterações (a que se refere o artigo 18º)

Directiva 91/439/CEE ¹ do Conselho	JO L 237 de 24.8.1991, p. 1.
Directiva 94/72/CE do Conselho	JO L 337 de 24.12.1994, p. 86
Directiva 96/47/CE do Conselho	JO L 235 de 17.9.1996, p. 1
Directiva 97/26/CE do Conselho	JO L 150 de 7.6.1997, p. 41
Directiva 2000/56/CE da Comissão	JO L 237 de 21.9.2000, p. 45
Directiva 2003/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, apenas o nº 2 do artigo 10º	JO L 226 de 10.9.2003, p. 4

¹ A Directiva 91/439/CEE foi também alterada pelo seguinte acto, não revogado: Acto relativo à adesão da República da Áustria, da República da Finlândia e do Reino da Suécia (JO C 241 de 29.8.1994, p. 21).

Parte B

Prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação (a que se refere o artigo 18º)

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

ANEXO VI

Quadro de correspondências

Directiva 91/439/CEE	Presente directiva
N.º 1 do artigo 1º, primeiro período	Nº 1 do artigo 1º
N.º 1 do artigo 1º, segundo período	-
-	N.º 2 do artigo 1º
N.º 2 do artigo 1º	Artigo 2º
N.º 3 do artigo 1º	-
N.º 1 do artigo 2º	N.º 1 do artigo 3º
N.º 2 do artigo 2º	N.º 2 do artigo 3º, primeiro período
-	N.º 2 do artigo 3º, segundo período
N.º 3 do artigo 2º	-
N.º 4 do artigo 2º	-
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo, frase introdutória	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, frase introdutória
-	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, primeiro travessão
-	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, terceiro travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo primeiro travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, quarto travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo segundo travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, sexto travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo terceiro travessão	-
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo quarto travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, sétimo travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo quinto travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo sexto travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo primeiro travessão

N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo sétimo travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo quarto travessão
N.º 1 do artigo 3º, primeiro parágrafo oitavo travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo quinto travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo frase introdutória	-
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo primeiro travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, segundo travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo segundo travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, quinto travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo terceiro travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, oitavo travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo quarto travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, nono travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo quinto travessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo segundo travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo sexto travessão, frase introdutória	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo terceiro travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo sexto travessão, primeiro subtravessão	N.º 1 do artigo 4º, primeiro parágrafo, décimo terceiro travessão
N.º 2 do artigo 3º, primeiro parágrafo segundo travessão, segundo subtravessão	N.º 1 do artigo 4º, segundo parágrafo
N.º 3 do artigo 3º, frase introdutória	N.º 2 do artigo 4º, frase introdutória
N.º 3 do artigo 3º, primeiro travessão	N.º 2 do artigo 4º, alínea a)
-	N.º 2 do artigo 4º, alínea b)
N.º 3 do artigo 3º, segundo travessão, primeiro parágrafo	N.º 2 do artigo 4º, alíneas c) e d)
N.º 3 do artigo 3º, segundo travessão, segundo parágrafo	-
N.º 3 do artigo 3º, terceiro travessão	N.º 2 do artigo 4º, alínea e)
N.º 3 do artigo 3º, quarto travessão	N.º 2 do artigo 4º, alínea f)
N.º 3 do artigo 3º, quinto travessão	N.º 2 do artigo 4º, alínea g)
-	N.º 3 do artigo 4º

N.º 4 do artigo 3º	-
N.º 5 do artigo 3º	-
N.º 6 do artigo 3º	N.º 4 do artigo 4º
Artigo 4º	Artigo 5º
N.º 1 do artigo 5º	N.º 1 do artigo 6º
N.º 2 do artigo 5º, frase introdutória	N.º 2 do artigo 6º, frase introdutória
N.º 2 do artigo 5º, alínea a)	N.º 2 do artigo 6º, alínea a)
N.º 2 do artigo 5º, alínea b)	N.º 2 do artigo 6º, alínea b)
-	N.º 2 do artigo 6º, alínea c)
-	N.º 2 do artigo 6º, alínea d)
N.º 3 do artigo 5º	N.º 3 do artigo 6º
N.º 4 do artigo 5º	N.º 4 do artigo 6º
N.º 1 do artigo 6º, frase introdutória	N.º 1 do artigo 7º, frase introdutória
-	N.º 1 do artigo 7º, alínea a), primeiro travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea a), primeiro travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea a), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea a), segundo travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea a), terceiro travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea b), primeiro travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea b), primeiro travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea b), segundo travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea b), segundo travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea b), terceiro travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea b), terceiro travessão
-	N.º 1 do artigo 7º, alínea c), primeiro travessão
N.º 1 do artigo 6º, alínea c), primeiro travessão	N.º 1 do artigo 7º, alínea c), segundo travessão
-	N.º 1 do artigo 7º, alínea d)
N.º 2 do artigo 6º	N.º 2 do artigo 7º, primeiro parágrafo, primeiro período

-	N.º 2 do artigo 7º, primeiro parágrafo, segundo período
-	N.º 2 do artigo 7º, segundo parágrafo
N.º 3 do artigo 6º	-
N.º 1 do artigo 7º, frase introdutória	N.º 1 do artigo 8º, frase introdutória
N.º 1 do artigo 7º, alínea a)	N.º 1 do artigo 8º, alínea a)
-	N.º 1 do artigo 8º, alínea b)
-	N.º 1 do artigo 8º, alínea c)
-	N.º 1 do artigo 8º, alínea d)
N.º 1 do artigo 7º, alínea b)	N.º 1 do artigo 8º, alínea e)
N.º 2 do artigo 7º	-
N.º 3 do artigo 7º	-
-	N.º 2 do artigo 8º
-	N.º 3 do artigo 8º
N.º 4 do artigo 7º	N.º 4 do artigo 8º
N.º 5 do artigo 7º	N.º 5 do artigo 8º, primeiro período
-	N.º 5 do artigo 8º, segundo período
N.º 1 do artigo 7º-A	-
N.º 2 do artigo 7º-A	Artigo 9º
Artigo 7º-B	Artigo 10º
-	Artigo 11º
Artigo 8º	Artigo 12º
Artigo 9º	Artigo 13º
Artigo 10º	Artigo 14º
Artigo 11º	Artigo 15º
N.º 1 do artigo 12º	-
N.º 2 do artigo 12º	-
N.º 3 do artigo 12º	Artigo 16º

-	Artigo 17º
Artigo 13º	Artigo 18º, primeiro parágrafo
-	Artigo 18º, segundo parágrafo
-	Artigo 19º
Artigo 14º	Artigo 20º
Anexo I	-
Anexo I-A	Anexo I
Anexo II	Anexo II
Anexo III	Anexo III
-	Anexo IV
-	Anexo V
-	Anexo VI

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à carta de condução e que revoga a Directiva 91/439/CEE

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

COM (2003)...

A PROPOSTA

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que é necessária legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?

A Comunidade já tem competências no domínio das cartas de condução, por força da Directiva 91/439/CEE do Conselho, que revoga a primeira directiva relativa à criação de uma carta de condução comunitária, a Directiva 80/1263/CEE. As alterações inscrevem-se nas competências que o n.º 1, alínea c), do artigo 71º do Tratado CE atribui à Comunidade. Nos termos dessa disposição, o Parlamento Europeu e o Conselho devem, deliberando segundo o processo de co-decisão, estabelecer medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes.

As alterações propostas visam, em grande medida, reforçar a segurança rodoviária, enquanto componente da segurança dos transportes. Através da harmonização da legislação relativa às cartas de condução, elas irão melhorar a nível europeu os aspectos de segurança a estas associados. Além disso, grande número das medidas propostas destina-se a facilitar a livre circulação dos titulares de cartas de condução, que representam uma grande proporção dos cidadãos europeus, inscrevendo-se assim no quadro dos objectivos da “Agenda de Lisboa”. Sublinhe-se, ainda, que a jurisprudência do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias assinala os efeitos que podem ter os sistemas de concessão de cartas de condução na livre circulação dos cidadãos, uma das liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado da União.

As medidas propostas irão reforçar indirectamente a segurança dos transportes, via a melhor protecção contra a fraude oferecida pelo modelo comunitário de carta de condução, a introdução facultativa de circuitos integrados nas cartas e a eliminação do modelo comunitário de carta em papel.

Os objectivos das medidas legislativas propostas não podem ser alcançados de forma suficiente pelos Estados-Membros. Os sistemas nacionais de concessão de cartas de condução são muito diferentes e, sobretudo, não privilegiam a vertente da livre circulação e da liberdade de estabelecimento, aspectos estes que o Tribunal de Justiça também frisou claramente.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quem será afectado pela proposta?

- *que sectores de actividade?*

A proposta irá afectar todos os futuros titulares de cartas de condução, os instrutores e examinadores, as administrações públicas a quem compete a emissão de cartas de condução e as autoridades policiais. Terá efeitos indirectos nos produtores de cartas de condução, visto que as cartas em papel serão suprimidas e passarão a ser emitidas apenas cartas em cartão plastificado. Não terá, todavia, efeitos directos na sua actividade. Terá também efeitos indirectos no sector da construção automóvel, uma vez que as subcategorias da Directiva 91/439/CEE serão harmonizadas. Esta harmonização deverá ter efeitos positivos, dadas a maior dimensão do mercado e as definições harmonizadas.

- *qual a dimensão das empresas afectadas (qual a proporção de pequenas e médias empresas)?*

O principal grupo de PME afectadas será o das escolas de condução. Trata-se essencialmente de pequenas empresas (1 pessoa, na maioria dos casos).

- *essas empresas localizam-se em áreas geográficas específicas da Comunidade?*

Não, a representação é igual em todos os Estados-Membros.

3. Que terão de fazer as empresas para dar cumprimento à proposta?

As escolas de condução terão, como sempre, a possibilidade de oferecer formação a candidatos a cartas de condução. Nada de novo, portanto. Assinale-se apenas que, com a maior harmonização das diferentes categorias de carta de condução, haverá mais oportunidades de trabalho neste sector tipicamente constituído por pequenas empresas.

4. Quais os efeitos económicos prováveis da proposta?

- *no emprego*

Graças à maior harmonização, haverá efeitos positivos.

- *no investimento e na criação de novas empresas*

O facto de irem ser introduzidas novas categorias de cartas de condução em alguns Estados-Membros resultará provavelmente num crescimento do sector das escolas de condução, conforme indicado atrás, mas também no aumento indirecto da utilização de certos tipos de veículos, como os motociclos ligeiros, as pequenas furgonetas e os pequenos autocarros, até agora fora do processo de harmonização.

- *na competitividade das empresas*

A harmonização das definições das categorias de carta de condução terá efeitos positivos na competitividade das empresas. É difícil, contudo, falar em competitividade num sector essencialmente local.

5. A proposta prevê medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (requisitos reduzidos ou diferentes, etc.)?

A proposta não prevê medidas específicas para tal efeito.

CONSULTAS

6. Lista das organizações consultadas e resumo das suas principais posições

A proposta tem por base os resultados de estudos que vêm sendo efectuados desde 1994. A harmonização das categorias de cartas foi discutida com as autoridades dos Estados-Membros competentes para a emissão de cartas de condução (CIECA), as federações das escolas de condução (EFA e IVV, entre outras), representantes da indústria automóvel (ACEM, AFQUAD) e organizações representando utentes (FIM, FEMA, AIT-FIA) ou sectores (IRU).

Os resultados dos estudos e dos debates que se lhes seguiram foram comunicados ao Comité da carta de condução e aos peritos nacionais e analisados em profundidade.