

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

Regulamento (CE) n.º 1579/2003 da Comissão, de 9 de Setembro de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas 1

Regulamento (CE) n.º 1580/2003 da Comissão, de 9 de Setembro de 2003, relativo à emissão de certificados de exportação do sistema B no sector das frutas e produtos hortícolas (maçãs) 3

★ **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 4**

II *Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade*

Comissão

2003/639/CE:

★ **Decisão da Comissão, de 4 de Setembro de 2003, relativa ao processo de comprovação da conformidade dos produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Directiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita a pernos para juntas estruturais ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 3159] 18**

2003/640/CE:

★ **Decisão da Comissão, de 4 de Setembro de 2003, relativa ao processo de comprovação da conformidade dos produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Directiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita a kits para revestimentos descontínuos de fachadas ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 3160] 21**

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

- * **Decisão da Comissão, de 5 de Setembro de 2003, relativa à utilização de fotografias a cor ou de outras ilustrações como advertências relativas à saúde nas embalagens de tabaco** ⁽¹⁾ [notificada com o número C(2003) 3184] 24
-

Actos adoptados em aplicação do título VI do Tratado da União Europeia

- * **Decisão 2003/642/JAI do Conselho, de 22 de Julho de 2003, relativa à aplicação a Gibraltar da Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia** 27
-

Rectificações

- * **Rectificação à Decisão 2003/525/CE da Comissão, de 18 de Julho de 2003, que adia a data de aplicação da Directiva 1999/36/CE do Conselho no que se refere a certos equipamentos sob pressão transportáveis (JO L 183 de 22.7.2003)** 28

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

REGULAMENTO (CE) N.º 1579/2003 DA COMISSÃO
de 9 de Setembro de 2003
que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de
certos frutos e produtos hortícolas

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 3223/94 da Comissão, de 21 de Dezembro de 1994, que estabelece regras de execução do regime de importação dos frutos e dos produtos hortícolas ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1947/2002 ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 3223/94 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do Uruguay Round, os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros, relativamente aos produtos e períodos que especifica no seu anexo.

- (2) Em aplicação dos supracitados critérios, os valores forfetários de importação devem ser fixados nos níveis constantes em anexo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 3223/94 são fixados como indicado no quadro constante do anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 10 de Setembro de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 337 de 24.12.1994, p. 66.

⁽²⁾ JO L 299 de 1.11.2002, p. 17.

ANEXO

do regulamento da Comissão, de 9 de Setembro de 2003, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	052	136,2
	060	112,5
	064	73,5
	096	45,5
	999	91,9
0707 00 05	052	120,2
	096	16,4
	999	68,3
0709 90 70	052	83,4
	999	83,4
0805 50 10	388	60,7
	524	54,5
	528	57,2
	999	57,5
0806 10 10	052	73,5
	064	62,1
	999	67,8
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	388	75,6
	400	86,1
	508	71,7
	512	96,0
	528	44,5
	720	61,8
	800	163,0
	804	87,3
	999	85,8
0808 20 50	052	109,3
	388	87,3
	720	56,8
	999	84,5
0809 30 10, 0809 30 90	052	100,9
	999	100,9
0809 40 05	052	78,6
	060	62,4
	064	60,5
	066	65,8
	068	54,5
	093	70,3
	094	58,4
	512	67,0
	624	126,2
	999	69,8

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 2020/2001 da Comissão (JO L 273 de 16.10.2001, p. 6). O código «999» representa «outras origens».

REGULAMENTO (CE) N.º 1580/2003 DA COMISSÃO
de 9 de Setembro de 2003
relativo à emissão de certificados de exportação do sistema B no sector das frutas e produtos
hortícolas (maçãs)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 2200/96 do Conselho, de 28 de Outubro de 1996, que estabelece a organização comum de mercado no sector das frutas e produtos hortícolas ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 47/2003 da Comissão ⁽²⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1961/2001 da Comissão, de 8 de Outubro de 2001, que estabelece as normas de execução do Regulamento (CE) n.º 2200/96 do Conselho, no que respeita às restituições à exportação no sector das frutas e produtos hortícolas ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1176/2002 ⁽⁴⁾, e, nomeadamente, o n.º 6 do seu artigo 6.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1061/2003 da Comissão ⁽⁵⁾ fixa as quantidades indicativas em relação às quais os certificados de exportação do sistema B podem ser emitidos.
- (2) Perante as informações de que hoje dispõe a Comissão, em relação às maçãs, as quantidades indicativas previstas para o período de exportação em curso poderão ser em

breve superadas. Tal superação seria prejudicial ao bom funcionamento do regime das restituições à exportação no sector das frutas e produtos hortícolas.

- (3) A fim de obviar a esta situação, há que rejeitar, até ao termo do período de exportação em curso, os pedidos de certificados do sistema B em relação às maçãs exportadas após 9 de Setembro de 2003,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Em relação às maçãs, são rejeitados os pedidos de certificados de exportação do sistema B, apresentados ao abrigo do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 1061/2003, em relação aos quais a declaração de exportação dos produtos tenha sido aceite após 9 de Setembro de 2003 e antes de 17 de Setembro de 2003.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 10 de Setembro de 2003.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 9 de Setembro de 2003.

Pela Comissão

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

Director-Geral da Agricultura

⁽¹⁾ JO L 297 de 21.11.1996, p. 1.

⁽²⁾ JO L 7 de 11.1.2003, p. 64.

⁽³⁾ JO L 268 de 9.10.2001, p. 8.

⁽⁴⁾ JO L 170 de 29.6.2002, p. 69.

⁽⁵⁾ JO L 154 de 21.6.2003, p. 44.

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽²⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) O artigo 5.º do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 ⁽⁴⁾ dispõe, nos n.ºs 1, 2 e 4, que determinados condutores afectos ao transporte rodoviário de mercadorias ou de passageiros devem, em função da idade, da categoria de veículo ou da extensão do percurso, ser titulares de um certificado de aptidão profissional, de acordo com a regulamentação comunitária referente ao nível mínimo de formação de condutores para o transporte rodoviário. Este nível mínimo é determinado pela Directiva 76/914/CEE ⁽⁵⁾.

(2) Dado que as referidas disposições do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 se aplicam a uma percentagem muito pequena de condutores e que actualmente apenas alguns Estados-Membros prevêem a formação profissional obrigatória, a maioria dos motoristas que actualmente conduz no território da Comunidade exerce a sua profissão unicamente com base na carta de condução.

⁽¹⁾ JO C 154 E de 29.5.2001, p. 258 e JO C 20 E de 28.1.2003, p. 263.

⁽²⁾ JO C 260 de 17.9.2001, p. 90.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 17 de Janeiro de 2002 (JO C 271 E de 7.11.2002, p. 381), posição comum do Conselho de 5 de Dezembro de 2002 (JO C 32 E de 11.2.2003, p. 9) e decisão do Parlamento Europeu de 8 de Abril de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 13 de Junho de 2003.

⁽⁴⁾ Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 1).

⁽⁵⁾ Directiva 76/914/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1976, relativa ao nível mínimo de formação de determinados condutores de veículos de transporte rodoviário (JO L 357 de 29.12.1976, p. 36).

(3) Para que os motoristas possam satisfazer as novas exigências decorrentes da evolução do mercado dos transportes rodoviários, convém generalizar a regulamentação comunitária a todos os motoristas, quer exerçam a sua actividade como condutores independentes ou assalariados, por conta própria ou de outrem.

(4) A criação de regulamentação comunitária nova visa assegurar a qualidade da qualificação do motorista, tanto para o acesso à actividade de condução como para o seu exercício.

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

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

(7) A fim de poder comprovar a regularidade do motorista perante as suas obrigações, os Estados-Membros devem emitir-lhe um certificado de aptidão profissional, a seguir denominado «CAP», que comprove a sua qualificação inicial ou a sua formação contínua.

(8) Tendo em conta as diferenças entre os sistemas já existentes em determinados Estados-Membros, e a fim de facilitar a aplicação das disposições relativas à qualificação inicial obrigatória, os Estados-Membros devem escolher de entre as várias opções.

(9) A fim de manter o respectivo nível de qualificação, os motoristas que já exerçam a actividade de condução deverão ser obrigados a efectuar uma reciclagem periódica dos conhecimentos essenciais para a sua profissão.

(10) Para efeitos da qualificação inicial e da formação contínua, são exigências mínimas a respeitar as normas de segurança durante a condução e com o veículo imobilizado. A promoção de uma condução defensiva — antecipação dos perigos, consciência da condução dos demais utentes da estrada —, juntamente com a resultante racionalização do consumo de combustível, terão efeitos positivos tanto para a sociedade como para o próprio sector dos transportes rodoviários.

- (11) A presente directiva não deverá pôr em causa os direitos adquiridos pelos motoristas que tenham obtido a carta de condução necessária para o exercício da sua actividade em data anterior à data a partir da qual está previsto que seja necessário obter um CAP que comprove a qualificação inicial ou a formação contínua correspondentes.
- (12) Os únicos centros de formação que deverão poder organizar os cursos de formação previstos no âmbito da qualificação inicial e da formação contínua são os aprovados pelas autoridades competentes dos Estados-Membros. A fim de garantir a qualidade dos centros de formação aprovados, as autoridades competentes deverão fixar critérios de aprovação harmonizados, entre os quais o de uma elevada competência consolidada.
- (13) A organização dos exames previstos no âmbito da qualificação inicial ou da formação contínua não deve ser da responsabilidade exclusiva das autoridades competentes dos Estados-Membros, mas também das entidades por estas designadas. Tendo em conta a importância de que se reveste, em termos de segurança rodoviária e de igualdade das condições de concorrência, a aplicação uniforme da presente directiva, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem controlar esses exames.
- (14) Convém que os Estados-Membros imponham a realização da primeira formação contínua, e que emitam ao motorista o CAP correspondente, num prazo de cinco anos quer após a data de emissão do CAP que comprova a qualificação inicial, quer após a data-limite fixada para que certos motoristas vejam reconhecidos os direitos adquiridos. Deverá igualmente ser permitida a antecipação ou prorrogação desses prazos. Na sequência da primeira formação contínua, o motorista deverá seguir uma formação contínua de cinco em cinco anos.
- (15) A fim de certificar que o motorista nacional de um Estado-Membro é titular de um dos CAP previstos pela presente directiva, e para facilitar o reconhecimento mútuo dos diferentes CAP, os Estados-Membros devem inscrever o código harmonizado comunitário previsto para o efeito, acompanhado da respectiva data de validade, sobre a própria carta de condução ou sobre a nova carta de qualificação de motorista, mutuamente reconhecida pelos Estados-Membros, cujo modelo harmonizado se encontra previsto na presente directiva. Tendo em conta a importância dos direitos que confere em termos de segurança rodoviária e de igualdade das condições de concorrência, esta carta de qualificação de motorista deve satisfazer as mesmas exigências de segurança que a carta de condução. A possibilidade dada aos Estados-Membros de inscreverem o código comunitário na nova carta deve permitir-lhes prever, nas cartas de condução, um prazo de validade que não coincida com a data de caducidade da formação contínua, dado que a Directiva 91/439/CEE⁽¹⁾ prevê que cada Estado-Membro preserve o direito de fixar, de acordo com critérios nacionais, o prazo de validade das cartas de condução que emite.
- (16) Há que alterar os anexos I e I A da Directiva 91/439/CEE por forma a aditar à lista de códigos e subcódigos harmonizados constante dos referidos anexos o novo código comunitário que fixa o prazo no termo do qual o motorista deixa de satisfazer a obrigação de aptidão profissional, quer se trate da qualificação inicial, quer da formação contínua.
- (17) Convém prever disposições de certificação específicas para os motoristas abrangidos pela presente directiva que sejam nacionais de países terceiros.
- (18) Convém que a Comissão controle a aplicação da presente directiva, tendo em conta, nomeadamente, os diferentes sistemas de qualificação inicial nela previstos, e que apresente ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões um relatório sobre o assunto.
- (19) Tendo em conta o grande número de motoristas abrangidos pela presente directiva, convém prever duas etapas para a aplicação das disposições relativas à qualificação inicial, consoante se trate do transporte de passageiros ou do transporte de mercadorias. A aplicação diferida da presente directiva no que respeita à qualificação inicial para os motoristas de veículos afectos ao transporte de mercadorias e passageiros deverá permitir igualmente uma aceleração gradual da aplicação da formação contínua.
- (20) 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 das competências de execução atribuídas à Comissão⁽²⁾.
- (21) A fim de ter em conta a aplicação em duas etapas das disposições relativas à qualificação inicial, há que revogar as disposições correspondentes do Regulamento (CEE) n.º 3820/85 e a Directiva 76/914/CEE.
- (22) É, no entanto, desejável que, a fim de respeitar os princípios do direito comunitário, fiquem isentos da aplicação da presente directiva os motoristas de veículos utilizados para efectuar transportes cujo impacto na segurança rodoviária seja considerado negligenciável ou quando as exigências da presente directiva imponham um ónus económico ou social desproporcionado.
- (23) Atendendo a que o objectivo da acção encarada, a saber a instauração a nível comunitário de normas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

⁽¹⁾ Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução (JO L 237 de 24.8.1991, p. 1). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2000/56/CE da Comissão (JO L 237 de 21.9.2000, p. 45).

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Âmbito

A presente directiva aplica-se à actividade de condução exercida por:

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

a seguir denominados «motoristas», que efectuem transportes rodoviários no interior da Comunidade, em estradas abertas ao público, por meio de:

- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E, tal como definidas pela Directiva 91/439/CEE, ou uma carta reconhecida como equivalente,
- veículos para os quais seja exigida uma carta de condução de uma das categorias D1, D1+E, D ou D+E, tal como definidas pela Directiva 91/439/CEE, ou uma carta reconhecida como equivalente.

Artigo 2.º

Isenções

A presente directiva não se aplica aos motoristas dos veículos:

- a) Cuja velocidade máxima autorizada não ultrapasse 45 km/h;
- b) Ao serviço ou sob o comando das forças armadas, da protecção civil, dos bombeiros, das forças policiais;
- c) Submetidos a ensaios de estrada para fins de aperfeiçoamento técnico, reparação ou manutenção e dos veículos novos ou transformados que ainda não tenham sido postos em circulação;
- d) Utilizados em situações de emergência ou afectos a missões de salvamento;
- e) Utilizados nas aulas de condução automóvel, com vista à obtenção da carta de condução ou do CAP, previsto no artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 8.º;
- f) Utilizados para o transporte não comercial de passageiros ou de bens para fins privados;

- g) Que transportem material ou equipamento a utilizar no exercício da profissão de motorista, na condição de a condução do veículo não representar a actividade principal do motorista.

Artigo 3.º

Qualificação e formação

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

- a) Um sistema de qualificação inicial

Os Estados-Membros escolhem entre as duas opções seguintes:

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

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

- ii) Opção que inclui apenas exames

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

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

- b) Um sistema de formação contínua

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

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

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

3. Os Estados-Membros podem dispensar os motoristas que tenham obtido o CAP previsto na Directiva 96/26/CE ⁽¹⁾ dos exames previstos nas subalíneas i) e ii) da alínea a) do n.º 1 e no n.º 2 quanto às matérias abrangidas pelo exame previsto na Directiva 96/26/CE e, eventualmente, da frequência da parte dos cursos correspondentes a essas matérias.

Artigo 4.º

Direitos adquiridos

Estão isentos da obrigação de qualificação inicial os motoristas que:

- a) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias D1, D1+E, D ou D+E ou de uma carta reconhecida como equivalente, emitida até dois anos após a data-limite de transposição da presente directiva;
- b) Sejam titulares de uma carta de condução de uma das categorias C1, C1+E, C ou C+E ou de uma carta reconhecida como equivalente, emitida no prazo de três anos após a data-limite de transposição da presente directiva.

Artigo 5.º

Qualificação inicial

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

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

- a) A partir da idade de 18 anos:
 - i) um veículo das categorias de carta C e C+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º 1 do artigo 6.º,
 - ii) um veículo das categorias de carta C1 e C1+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º 2 do artigo 6.º;

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

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

- a) A partir da idade de 21 anos:
 - i) um veículo das categorias de carta D e D+E para efectuar o transporte de passageiros sob a forma de serviço regular em que o percurso de linha não exceda 50 quilómetros, bem como um veículo das categorias de carta D1 e D1+E, na condição de ser titular do CAP referido no n.º 2 do artigo 6.º

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

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

Os Estados-Membros podem autorizar o motorista dos veículos de uma das categorias referidas a conduzir no seu território os referidos veículos, a partir da idade de 20 anos, na condição de ser titular do CAP referido no n.º 1 do artigo 6.º Essa idade pode ser reduzida para 18 anos se o motorista conduzir esses veículos sem passageiros;

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

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

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

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

Artigo 6.º

CAP comprovativo da qualificação inicial

1. CAP comprovativo da qualificação inicial

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

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

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

b) CAP emitido com base em exames

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

2. CAP comprovativo da qualificação inicial acelerada

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

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

Artigo 7.º

Formação contínua

A formação contínua permite aos titulares de um CAP referido no artigo 6.º e aos motoristas referidos no artigo 4.º actualizar os conhecimentos fundamentais para a sua função, com especial destaque para a segurança rodoviária e a racionalização do consumo de combustível.

Essa formação é organizada por um centro de formação reconhecido, em conformidade com a secção 5 do anexo I. Se um motorista mudar de empresa, a formação contínua já efectuada deve ser tomada em consideração.

A formação contínua tem como objectivo aprofundar e rever algumas das matérias da lista constante da secção 1 do anexo I.

Artigo 8.º

CAP comprovativo da formação contínua

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

2. Deve ser seguida uma primeira formação contínua:

- a) Pelos titulares de um CAP referido no artigo 6.º, nos cinco anos seguintes à data de emissão do CAP;
- b) Pelos motoristas referidos nas alíneas a) e b) do artigo 4.º, nos cinco anos seguintes, respectivamente, às datas a que se refere o n.º 2 do artigo 14.º, segundo um calendário fixado pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros podem reduzir ou prorrogar os prazos referidos nas alíneas a) e b), nomeadamente a fim de os fazerem coincidir com o fim do prazo de validade da carta de condução ou para permitir a instauração gradual da formação contínua. No entanto, esse prazo não pode ser inferior a três anos nem superior a sete anos.

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

4. Os titulares de um CAP referido no artigo 6.º ou do CAP referido no n.º 1 do artigo 8.º, bem como os motoristas referidos no artigo 4.º que tenham deixado de exercer a profissão e que não respondam às exigências dos n.ºs 1, 2 e 3, devem seguir uma formação contínua antes de retomar o exercício da profissão.

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

Artigo 9.º

Local da formação

Os motoristas referidos na alínea a) do artigo 1.º obtêm a qualificação inicial prevista no artigo 5.º no Estado-Membro onde têm a sua residência habitual, tal como definida no artigo 14.º do Regulamento (CEE) n.º 3821/85 ⁽¹⁾.

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

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

⁽¹⁾ Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370 de 31.12.1985, p. 8). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1360/2002 da Comissão (JO L 207 de 5.8.2002, p. 1).

Artigo 10.º

Código comunitário

1. Com base no CAP referido no artigo 6.º, bem como no CAP referido no n.º 1 do artigo 8.º, as autoridades competentes dos Estados-Membros apõem o código comunitário previsto no n.º 2 do presente artigo ao lado das categorias de cartas de condução correspondentes, tendo em conta o disposto nos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º e no artigo 8.º:

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

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

2. É acrescentado o seguinte código à lista dos códigos comunitários harmonizados estabelecida nos anexos I e I A da Directiva 91/439/CEE:

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

3. a) O motorista referido na alínea b) do artigo 1.º que conduza veículos que efectuem transportes rodoviários de mercadorias deve comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente directiva por meio do certificado de motorista previsto no Regulamento (CE) n.º 484/2002 ⁽¹⁾.

O Estado-Membro pode, como complemento ao referido atestado, conceder-lhe a carta de qualificação de motorista prevista no anexo II, na qual será aposto o código comunitário correspondente.

b) O motorista referido na alínea b) do artigo 1.º que conduza veículos que efectuem transportes rodoviários de passageiros deve comprovar que possui a qualificação e a formação previstas na presente directiva mediante:

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

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 484/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 1 de Março de 2002, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 881/92 e (CEE) n.º 3118/93 do Conselho com vista à introdução de um certificado de motorista (JO L 76 de 19.3.2002, p. 1).

Artigo 11.º

Adaptação ao progresso científico e técnico

As alterações necessárias para adaptar os anexos I e II ao progresso científico e técnico são adoptadas nos termos do n.º 2 do artigo 12.º

Artigo 12.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

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

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 13.º

Relatório

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

Artigo 14.º

Transposição e aplicação

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

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

2. Os Estados-Membros devem aplicar estas disposições:
 - no que se refere à qualificação inicial para a condução dos veículos das categorias de carta de condução D1, D1+E, D e D+E, a partir de 10 de Setembro de 2008,
 - no que se refere à qualificação inicial para a condução de veículos das categorias de carta de condução C1, C1+E, C e C+E, a partir de 10 de Setembro de 2009.

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

*Artigo 15.º***Revogação**

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

- a) O n.º 1 é revogado com efeitos a partir de 10 de Setembro de 2009;
- b) Os n.ºs 2 e 4 são revogados com efeitos a partir de 10 de Setembro de 2008.

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

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

- no que diz respeito aos motoristas de veículos de transporte rodoviário de passageiros, a partir de 10 de Setembro de 2008,
- no que diz respeito aos motoristas de veículos de transporte rodoviário de mercadorias, a partir de 10 de Setembro de 2009.

*Artigo 16.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 17.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 15 de Julho de 2003.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

P. COX

Pelo Conselho

O Presidente

G. TREMONTI

ANEXO I

EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA A QUALIFICAÇÃO E FORMAÇÃO

Secção 1: Lista das matérias

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

O nível mínimo de conhecimentos não pode ser inferior ao nível 2 da estrutura dos níveis de formação previsto no anexo I da Decisão 85/368/CEE⁽¹⁾, ou seja, ao nível atingido por uma formação adquirida durante a escolaridade obrigatória completado por uma formação profissional.

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

Todas as cartas

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

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

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

Especificidades do circuito de travagem hidráulico-pneumático, limites da utilização dos travões e dos retardadores, utilização combinada dos travões e do retardador, procura do melhor compromisso entre a velocidade e a relação de caixa, utilização da inércia do veículo, utilização dos meios de desaceleração e de travagem nas descidas, atitude a adoptar em caso de falha.

1.3. Objectivo: poder otimizar o consumo de combustível.

Optimização do consumo de combustível através da aplicação das competências correspondentes aos pontos 1.1 e 1.2.

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

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

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

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

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

1.5. Objectivo: poder assegurar a segurança e o conforto dos passageiros.

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

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

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

⁽¹⁾ Decisão 85/368/CEE do Conselho, de 16 de Julho de 1985, relativa à correspondência das qualificações de formação profissional entre Estados-Membros das Comunidades Europeias (JO L 199 de 31.7.1985, p. 56).

2. *Aplicação das regulamentações*

Todas as cartas

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

Durações máximas do trabalho específicas para os transportes, princípios, aplicação e consequências dos Regulamentos (CEE) n.º 3820/85 e (CEE) n.º 3821/85, sanções em caso de não utilização, má utilização ou falsificação do cronotacógrafo; conhecimento do ambiente social do transporte rodoviário: direitos e obrigações dos motoristas em matéria de qualificação inicial e de formação contínua.

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

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

Títulos para o exercício da actividade de transporte, obrigações dos contratos-modelo de transporte de mercadorias, redacção dos documentos que constituem o contrato de transporte, autorizações de transporte internacional, obrigações da Convenção relativa ao contrato de transporte internacional de mercadorias por estrada (CMR), redacção da declaração de expedição, passagem das fronteiras, transitários, documentos especiais de acompanhamento da mercadoria.

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

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

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

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

Todas as cartas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.7. Conhecer o contexto económico do transporte rodoviário de mercadorias e a organização do mercado.

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

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

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

O transporte rodoviário de passageiros em relação aos outros modos de transporte de passageiros (comboio, veículos particulares), diferentes actividades do transporte rodoviário de passageiros, travessia das fronteiras (transporte internacional), organização dos principais tipos de empresas de transporte rodoviário de passageiros.

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

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

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

Cada candidato a motorista deve efectuar pelo menos 20 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como definidos na Directiva 91/439/CEE.

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

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

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

- 2.2. *Opção que inclui exames*

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

- a) O exame teórico é composto, no mínimo, por duas provas:
- perguntas que incluem perguntas de resposta múltipla, ou perguntas de resposta directa, ou uma combinação dos dois sistemas,
 - estudo de casos.

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

- b) O exame prático é composto por duas provas:
- uma prova de condução destinada a avaliar o aperfeiçoamento na condução racional baseada nas regras de segurança. Esta prova terá lugar, se possível, em estradas situadas fora das aglomerações, em vias rápidas e em auto-estradas (ou similares), bem como em todos os tipos de vias urbanas, devendo estas apresentar os diferentes tipos de dificuldades que um motorista é susceptível de encontrar. É desejável que esta prova se possa desenrolar em diferentes condições de densidade do trânsito. O tempo de condução na estrada deve ser utilizado de forma óptima a fim de avaliar o candidato em todas as zonas de circulação susceptíveis de serem encontradas. A duração mínima desta prova é de 90 minutos,
 - uma prova prática versando pelo menos sobre os pontos 1.4, 1.5, 1.6, 3.2, 3.3 e 3.5.
A duração mínima desta prova é de 30 minutos.

O veículo utilizado durante o exame prático satisfaz no mínimo os critérios dos veículos de exame tal como definidos pela Directiva 91/439/CEE.

O exame prático pode ser completado por uma terceira prova efectuada num terreno especial ou num simulador de alta qualidade, a fim de avaliar o aperfeiçoamento em condução racional baseado nas regras de segurança, nomeadamente no que se refere ao domínio do veículo ligado às diferentes condições do piso, bem como às suas variações segundo as condições atmosféricas, durante o dia e durante a noite.

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

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

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

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

Cada candidato a motorista deve efectuar pelo menos 10 horas de condução individual num veículo da categoria em causa, que satisfaça no mínimo os critérios dos veículos de exame, tal como definidos na Directiva 91/439/CEE.

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

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

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

Secção 4: Formação contínua obrigatória prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 3.º

São organizados cursos de formação contínua por um centro de formação reconhecido. A sua duração é de 35 horas de cinco em cinco anos, leccionados por períodos de pelo menos sete horas. A formação contínua pode ser efectuada parcialmente em simuladores de alta qualidade.

Secção 5: Reconhecimento da qualificação inicial e da formação contínua

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

- 5.1.1. um programa de qualificação e de formação adequado especificando as matérias ensinadas e indicando o plano de execução e os métodos de ensino previstos,
- 5.1.2. as qualificações e domínios de actividade dos formadores,
- 5.1.3. informações sobre os locais onde se realizam os cursos, os materiais pedagógicos, os meios postos à disposição para os trabalhos práticos, o parque de veículos utilizado,
- 5.1.4. condições de participação nos cursos (número de participantes).

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

- 5.2.1. a formação deve ser dispensada em conformidade com os documentos que acompanham o pedido,
- 5.2.2. a possibilidade de enviar pessoas autorizadas para assistirem aos cursos de formação e de dispor de um direito de controlo dos centros reconhecidos relativamente aos meios utilizados e ao correcto desenrolar das formações e dos exames,
- 5.2.3. o reconhecimento pode ser retirado ou suspenso se não forem satisfeitas as condições de reconhecimento.

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

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

ANEXO II

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO MODELO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA

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

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

2. A carta é composta por duas faces:

A face 1 contém:

- a) A menção «Carta de qualificação de motorista» impressa em grandes caracteres na ou nas línguas do Estado-Membro que emite a carta;
- b) A menção do nome do Estado-Membro que emite a carta, que é facultativa;
- c) O símbolo distintivo do Estado-Membro que emite a carta, impresso em negativo num rectângulo azul e rodeado de 12 estrelas amarelas; os símbolos distintivos são os seguintes:

B: Bélgica

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, numeradas do seguinte modo:

1. apelido do titular,
2. nome do titular,
3. data e local de nascimento do titular,
4. a) data de emissão,
b) data de caducidade,
c) designação da autoridade que emite a carta (pode ser impressa na face 2),
d) um número que não seja o número da carta de condução útil para a gestão da carta de qualificação de motorista (menção facultativa);
5. a) número da carta de condução,
b) número de série;
6. fotografia do titular,
7. assinatura do titular,
8. residência, domicílio ou endereço postal (menção facultativa),
9. (sub)categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua;

- e) A menção «Modelo das Comunidades Europeias» na ou nas línguas do Estado-Membro que emite a carta e a menção «Carta de qualificação de motorista» nas restantes línguas da Comunidade, impressa a azul a fim de constituir o pano fundo da carta:
- tarjeta de cualificación del conductor
 - chaufføruddannelsesbevis
 - Fahrerqualifizierungsnachweis
 - δελτίο επιμόρφωσης οδηγού
 - driver qualification card
 - carte de qualification de conducteur
 - cárta cáilíochta tiomána
 - carta di qualificazione del conducente
 - kwalificatiekaart bestuurder
 - carta de qualificação do motorista
 - kuljettajan ammattipätevyyskortti
 - yrkeskompetensbevis för förare
- f) Cores de referência:
- azul: Pantone Reflex blue,
 - amarelo: Pantone yellow.

A face 2 contém:

- a) 9. as (sub)categorias de veículos para as quais o motorista satisfaz as obrigações de qualificação inicial e de formação contínua,
10. o código comunitário previsto no artigo 10.º da presente directiva,
11. um espaço reservado para a eventual inscrição, pelo Estado-Membro que emite a carta, das menções indispensáveis à gestão ou relativas à segurança rodoviária (menção facultativa). No caso de a menção dizer respeito a uma rubrica definida no presente anexo, essa menção deverá ser precedida do número da rubrica correspondente;
- b) Uma explicação das rubricas numeradas que surgem nas faces 1 e 2 da carta [pelo menos as rubricas 1, 2, 3, 4a), 4b), 4c), 5a), 5b) e 10].
- No caso de um Estado-Membro desejar formular estas inscrições numa língua nacional que não seja o alemão, inglês, espanhol, finlandês, francês, grego, italiano, neerlandês, português e sueco, elabora uma versão bilingue da carta, recorrendo a uma das línguas acima referidas, sem prejuízo das outras disposições do presente anexo.

3. Segurança, incluindo a protecção de dados

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

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

4. Disposições específicas

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

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

MODELO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS DE CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA

Face 1

	CARTA DE QUALIFICAÇÃO DE MOTORISTA		(ESTADO-MEMBRO)
	1.	2.	
6. FOTO	3.	4a.	4b.
		4c.	(4d.)
		5a.	5b.
		7.	
		(8.)	
	9.		

Face 2

11.	9.	10.
	C1	
	C	
	D1	
	D	
	C1E	
	CE	
1. Apelido	D1E	
2. Nome	DE	
3. Data e local de nascimento		
4a. Data de emissão da carta de condução		
4b. Data de validade administrativa		
4c. Emitida por		
5a. Número de carta de condução		
5b. Número de série		
10. Código comunitário		

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 4 de Setembro de 2003

relativa ao processo de comprovação da conformidade dos produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Directiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita a pernos para juntas estruturais

[notificada com o número C(2003) 3159]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/639/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 89/106/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos produtos de construção ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/68/CEE ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 4 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão deve seleccionar, de entre os dois processos para a comprovação da conformidade de um produto previstos no n.º 3 do artigo 13.º da Directiva 89/106/CEE, o processo menos oneroso possível que seja compatível com a segurança. Tendo em conta que isso significa que é necessário decidir se, para um determinado produto ou família de produtos, a existência de um sistema de controlo da produção na fábrica, sob a responsabilidade do fabricante, é uma condição necessária e suficiente para a comprovação da conformidade ou se, por motivos relacionados com a satisfação dos vários critérios referidos no n.º 4 do artigo 13.º, é necessária a intervenção de um organismo de certificação aprovado.
- (2) O n.º 4 do artigo 13.º determina que o processo assim seleccionado seja indicado nos mandatos e nas especificações técnicas. Por conseguinte, é conveniente identificar os produtos ou família de produtos referidos nas especificações técnicas.

- (3) Os dois processos referidos no n.º 3 do artigo 13.º são descritos pormenorizadamente no anexo III da Directiva 89/106/CEE. Por conseguinte, é necessário especificar claramente, para cada produto ou família de produtos, os métodos segundo os quais se aplicarão os dois processos, nos termos do anexo III, uma vez que este último dá preferência a determinados sistemas.
- (4) O processo referido no n.º 3, alínea a), do artigo 13.º corresponde aos sistemas definidos no anexo III, ponto 2, alínea ii), primeira possibilidade sem acompanhamento contínuo, segunda e terceira possibilidades. O processo descrito no n.º 3, alínea b) do artigo 13.º corresponde aos sistemas definidos no anexo III, ponto 2, alínea i), e no ponto 2, alínea ii), primeira possibilidade com acompanhamento contínuo.
- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Construção,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A conformidade dos produtos e das famílias de produtos referidos no anexo I é comprovada através de um processo em que, para além de um sistema de controlo da produção na fábrica assegurado pelo fabricante, se verifique a intervenção de um organismo de certificação aprovado na avaliação e no acompanhamento do controlo da produção ou do próprio produto.

⁽¹⁾ JO L 40 de 11.2.1989, p. 12.

⁽²⁾ JO L 220 de 30.8.1993, p. 1.

Artigo 2.º

O processo de comprovação da conformidade, nos termos do disposto no anexo II, é indicado nos mandatos relativos ao estabelecimento de guias de aprovação técnica europeia.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 4 de Setembro de 2003.

Pela Comissão
Erkki LIIKANEN
Membro da Comissão

*ANEXO I***Pernos para juntas estruturais:**

Para utilização em edifícios, de modo a permitir o movimento entre as partes ligadas (entre lajes ou entre lajes e paredes).

ANEXO II

COMPROVAÇÃO DA CONFORMIDADE

Nota: para os produtos com mais de uma das utilizações previstas nas famílias *infra*, as tarefas do organismo aprovado, decorrentes dos sistemas pertinentes de comprovação da conformidade, são cumulativas.

Família de produtos: **Pernos para juntas estruturais (1/2)**

Sistemas de comprovação da conformidade

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) *infra*, a EOTA deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade no guia de aprovação técnica europeia utilizado:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(eis) ou classe(s)	Sistema(s) de comprovação de conformidade
Pernos para juntas estruturais	para utilizações sujeitas à regulamentação relativa ao comportamento estrutural	—	2+

Sistema 2+: ver anexo III, ponto 2, alínea ii) da Directiva 89/106/CEE, primeira possibilidade, incluindo certificação do controlo de produção na fábrica por um organismo aprovado com base numa inspecção inicial da fábrica e do respectivo controlo de produção, bem como no acompanhamento, na apreciação e na aprovação contínuos do controlo de produção da fábrica.

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a uma característica específica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.

Família de produtos: **Pernos para juntas estruturais (2/2)**

Sistemas de comprovação da conformidade

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) *infra*, a EOTA deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade no guia de aprovação técnica europeia utilizado:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(eis) ou classe(s) (de reacção ao fogo)	Sistema(s) de comprovação da conformidade
Pernos para juntas estruturais	para utilizações sujeitas a regulamentação relativa a reacção ao fogo	A1 (*), A2 (*), B (*), C (*)	1
		A1 (**), A2 (**), B (**), C (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: ver anexo III, ponto 2, alínea i), da Directiva 89/106/CEE, sem ensaio aleatório de amostras.

Sistema 3: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Directiva 89/106/CEE, segunda possibilidade.

Sistema 4: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Directiva 89/106/CEE, terceira possibilidade.

(*) Produtos/materiais cujo processo de produção inclui uma etapa claramente identificável que resulta numa melhoria da classificação da reacção ao fogo (por exemplo, adição de retardadores de fogo ou limitação de materiais orgânicos).

(**) Produtos/materiais não abrangidos pela nota de rodapé (*).

(***) Produtos/materiais que não necessitam de ensaio prévio de reacção ao fogo (por exemplo, produtos/materiais das classes A1, em conformidade com a Decisão 96/603/CE da Comissão, alterada).

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a uma característica específica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.

DECISÃO DA COMISSÃO**de 4 de Setembro de 2003****relativa ao processo de comprovação da conformidade dos produtos de construção, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º da Directiva 89/106/CEE do Conselho, no que respeita a kits para revestimentos descontínuos de fachadas**

[notificada com o número C(2003) 3160]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/640/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 89/106/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita aos produtos de construção ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 93/68/CEE ⁽²⁾, e, nomeadamente, o n.º 4 do seu artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Comissão deve seleccionar, de entre os dois processos para a comprovação da conformidade de um produto previstos no n.º 3 do artigo 13.º da Directiva 89/106/CEE, o processo menos oneroso possível que seja compatível com a segurança. Tendo em conta que isso significa que é necessário decidir se, para um determinado produto ou família de produtos, a existência de um sistema de controlo da produção na fábrica, sob a responsabilidade do fabricante, é uma condição necessária e suficiente para a comprovação da conformidade ou se, por motivos relacionados com a satisfação dos vários critérios referidos no n.º 4 do artigo 13.º, é necessária a intervenção de um organismo de certificação aprovado.
- (2) O n.º 4 do artigo 13.º determina que o processo assim seleccionado seja indicado nos mandatos e nas especificações técnicas; que é conveniente identificar os produtos ou família de produtos referidos nas especificações técnicas.
- (3) Os dois processos referidos no n.º 3 do artigo 13.º são descritos pormenorizadamente no anexo III da Directiva 89/106/CEE. Por conseguinte, é necessário especificar claramente, para cada produto ou família de produtos, os métodos segundo os quais se aplicarão os dois processos, nos termos do anexo III, uma vez que este último dá preferência a determinados sistemas.

- (4) O processo referido no n.º 3, alínea a), do artigo 13.º corresponde aos sistemas definidos no anexo III, ponto 2, alínea ii), primeira possibilidade sem acompanhamento contínuo, segunda e terceira possibilidades. O processo descrito no n.º 3, alínea b) do artigo 13.º corresponde aos sistemas definidos no anexo III, ponto 2, alínea i), e no ponto 2, alínea ii), primeira possibilidade com acompanhamento contínuo.
- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Construção,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A conformidade dos produtos e das famílias de produtos referidos no anexo I é comprovada através de um processo em que, para além de um sistema de controlo da produção na fábrica assegurado pelo fabricante, se verifique a intervenção de um organismo de certificação aprovado na avaliação e no acompanhamento do controlo da produção ou do próprio produto.

Artigo 2.º

O processo de comprovação da conformidade, nos termos do disposto no anexo II, é indicado nos mandatos relativos ao estabelecimento de guias de aprovação técnica europeia.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 4 de Setembro de 2003.

Pela Comissão

Erkki LIIKANEN

Membro da Comissão⁽¹⁾ JO L 40 de 11.2.1989, p. 12.⁽²⁾ JO L 220 de 30.8.1993, p. 1.

ANEXO I

Kits para revestimentos descontínuos de fachadas:

Para fachadas externas ou acabamentos externos de fachadas.

ANEXO II

Nota: para os produtos com mais de uma das utilizações previstas nas famílias *infra*, as tarefas do organismo aprovado, decorrentes dos sistemas pertinentes de comprovação da conformidade, são cumulativas.

Família de produtos: kits **para revestimentos descontínuos de fachadas (1/2)**

Sistemas de comprovação da conformidade

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) *infra*, a EOTA deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade no guia de aprovação técnica europeia utilizado:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(eis) ou classe(s)	Sistema(s) de comprovação da conformidade
Kits para revestimentos descontínuos de fachadas	para fachadas externas ou acabamentos externos de fachadas	—	2+

Sistema 2+: ver anexo III, ponto 2, alínea ii) da Directiva 89/106/CEE, primeira possibilidade, incluindo certificação do controlo de produção na fábrica por um organismo aprovado com base numa inspecção inicial da fábrica e do respectivo controlo de produção, bem como no acompanhamento, na apreciação e na aprovação contínuos do controlo de produção da fábrica.

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a uma característica específica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.

Família de produtos: kits **para revestimento mural externo (2/2)**

Sistemas de comprovação da conformidade

Para o(s) produto(s) e sua utilização prevista apresentado(s) *infra*, a EOTA deve especificar o(s) seguinte(s) sistema(s) de comprovação da conformidade no guia de aprovação técnica europeia utilizado:

Produto(s)	Utilização(ões) prevista(s)	Nível(eis) ou classe(s) (de reacção ao fogo)	Sistema(s) de comprovação da conformidade
Kits para revestimento mural externo	para utilizações sujeitas a regulamentação relativa a reacção ao fogo	A1 (*), A2 (*), B (*), C (*)	1
		A1 (**), A2 (**), B (**), C (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: ver anexo III, ponto 2, alínea i), da Directiva 89/106/CEE, sem ensaio aleatório de amostras.

Sistema 3: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Directiva 89/106/CEE, segunda possibilidade.

Sistema 4: ver anexo III, ponto 2, alínea ii), da Directiva 89/106/CEE, terceira possibilidade.

(*) Produtos/materiais cujo processo de produção inclui uma etapa claramente identificável que resulta numa melhoria da classificação da reacção ao fogo (por exemplo, adição de retardadores de fogo ou limitação de materiais orgânicos).

(**) Produtos/materiais não abrangidos pela nota de rodapé (*).

(***) Produtos/materiais que não necessitam de ensaio prévio de reacção ao fogo (por exemplo, produtos/materiais das classes A1, em conformidade com a Decisão 96/603/CE da Comissão, alterada).

As especificações do sistema devem permitir que este possa ser aplicado mesmo quando o comportamento não necessita de ser determinado em relação a uma característica específica, devido ao facto de pelo menos um Estado-Membro não impor qualquer requisito legal para essa característica (ver n.º 1 do artigo 2.º da Directiva 89/106/CEE e, quando aplicável, o ponto 1.2.3 dos documentos interpretativos). Nestes casos, a verificação da referida característica não deve ser imposta ao fabricante quando este não pretender declarar o comportamento do produto nesse âmbito.

DECISÃO DA COMISSÃO
de 5 de Setembro de 2003
relativa à utilização de fotografias a cor ou de outras ilustrações como advertências relativas à
saúde nas embalagens de tabaco

[notificada com o número C(2003) 3184]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2003/641/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2001/37/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Junho de 2001, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros no que respeita ao fabrico, à apresentação e à venda de produtos do tabaco ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o n.º 3 do seu artigo 5.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com a Directiva 2001/37/CE todas as unidades de embalagem dos produtos do tabaco, com excepção dos tabacos destinados a uso oral e de outros produtos do tabaco sem combustão e qualquer embalagem externa, excepto invólucros transparentes adicionais, devem apresentar uma advertência geral e uma advertência adicional extraída da lista constante do anexo I da referida directiva.
- (2) Os Estados-Membros podem decidir se são exigidas advertências relativas à saúde sob a forma de fotografias a cor ou outras ilustrações nas embalagens de alguns ou de todos os tipos de produtos do tabaco, excepto tabaco destinado a uso oral e outros produtos do tabaco sem combustão.
- (3) Sempre que os Estados-Membros exijam a colocação de advertências complementares sob a forma de fotografias a cor ou outras ilustrações, estas têm de respeitar as normas adoptadas pela Comissão.
- (4) A Directiva 2001/37/CE introduziu novas disposições relativas à rotulagem que alteram significativamente a aparência dos maços de tabaco, nomeadamente no que diz respeito ao tamanho dos textos de advertência e da respectiva apresentação gráfica. No sentido de maximizar a vantagem do impacto visual alcançado com esta nova concepção, a mesma deverá permanecer inalterada durante um determinado período de tempo antes de serem introduzidas as fotografias a cor ou outras ilustrações.
- (5) Tal como foi provado pela investigação e pela experiência noutros países que adoptaram advertências relativas à saúde com fotografias a cor, as advertências rela-

tivas à saúde que contenham fotografias a cor ou outras ilustrações podem tornar-se uma forma eficaz de desencorajar a utilização do tabaco e de informar os cidadãos acerca dos riscos para a saúde relacionados com o tabagismo. A utilização de fotografias em embalagens de tabaco constitui, portanto, um elemento-chave de uma política global e integrada de controlo do tabagismo.

- (6) Tendo em conta as diversidades culturais existentes em toda a União europeia, deverá ser disponibilizada para cada uma das advertências complementares enumeradas no anexo I da Directiva 2001/37/CE, uma selecção de várias fotografias a cor ou de outras ilustrações.
- (7) Sempre que os Estados-Membros exijam advertências relativas à saúde em forma de fotografias a cor ou de outras ilustrações, deverá garantir-se que os elementos visuais não sejam escondidos ou reduzidos de outra forma.
- (8) Sempre que os Estados-Membros exijam advertências relativas à saúde em forma de fotografias a cor ou de outras ilustrações, deverão ser previstos períodos de transição por forma a permitir a realização das alterações necessárias no processo de produção e embalagem dos produtos do tabaco, bem como o esgotamento das existências. A utilização de rótulos inamovíveis deverá ser permitida para outros produtos de tabaco para além dos cigarros.
- (9) A introdução de advertências gráficas necessita de ser acompanhada e a sua eficácia periodicamente avaliada.
- (10) As medidas previstas pela referida decisão estão em conformidade com o parecer emitido pelo Comité criado pelo artigo 10.º da Directiva 2001/37/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1. A presente decisão estabelece normas relativas à utilização de fotografias a cor ou outras ilustrações nas embalagens de tabaco que mostrem e expliquem as consequências do tabagismo na saúde.

⁽¹⁾ JO L 194 de 18.7.2001, p. 26.

2. A presente decisão é aplicável aos Estados-Membros que decidirem utilizar fotografias a cor ou ilustrações em conjunto com as advertências complementares exigidas pela Directiva 2001/37/CE, nas embalagens de alguns ou de todos os tipos de produtos do tabaco, com excepção das embalagens que contenham tabaco destinados a uso oral e outros produtos do tabaco sem combustão.

3. Sempre que os Estados-Membros exijam a colocação de advertências relativas à saúde sob a forma de fotografias a cor ou outras ilustrações, estas devem respeitar as regras definidas na presente decisão.

Artigo 2.º

Definições

São aplicáveis, para fins da presente decisão, as definições constantes do artigo 2.º da Directiva 2001/37/CE.

São também aplicáveis as seguintes definições:

1. «Embalagem de tabaco», qualquer forma de embalagem individual e qualquer embalagem exterior utilizado na venda a retalho de produtos do tabaco, com excepção das sobre-embalagens transparentes;
2. «Advertência adicional», qualquer das advertências referidas no n.º 2, alínea b), do artigo 5.º e no anexo I da Directiva 2001/37/CE;
3. «Documento-fonte», qualquer dos ficheiros electrónicos disponibilizados pela Comissão que contenham uma advertência combinada;
4. «Advertência combinada», a advertência que consiste numa fotografia ou outra ilustração e o texto correspondente da advertência adicional prevista no n.º 2, alínea b), do artigo 5.º e no anexo I da Directiva 2001/37/CE, tal como se encontra em cada documento-fonte.

Artigo 3.º

Colectânea de documentos-fonte

1. A Comissão fornecerá, o mais tardar até 30 de Setembro de 2004, uma biblioteca de documentos-fonte testados previamente, para que exista uma selecção de várias fotografias ou outras ilustrações para cada uma das advertências adicionais enumeradas no anexo I da Directiva 2001/37/CE.
2. Esses documentos-fonte devem ser disponibilizados pela Comissão mediante pedido. As especificações técnicas para a impressão deverão ser disponibilizadas pela Comissão e não deverão ser alteradas de qualquer forma.
3. A Comissão será assistida por peritos científicos e técnicos na preparação da biblioteca de documentos-fonte.
4. Os documentos-fonte seleccionados deverão ser submetidos ao parecer do comité estabelecido ao abrigo do artigo 10.º da Directiva 2001/37/CE.

Artigo 4.º

Utilização das advertências combinadas

1. Sempre que os Estados-Membros exijam advertências relativas à saúde sob a forma de fotografias a cor ou outras ilustrações, as embalagens de tabaco para as quais sejam exigidas

tais fotografias, deverão ostentar uma advertência combinada retirada exclusivamente dos documentos-fonte fornecidos pela Comissão, sem qualquer alteração de nenhum dos seus elementos.

Os Estados-Membros poderão seleccionar os documentos-fonte melhor adaptados aos consumidores dos respectivos países.

2. As advertências combinadas deverão:

- a) Ser sujeitas a uma rotação por forma a garantir a aparição regular de todas as advertências adicionais;
- b) Ser impressas na outra face mais visível das embalagens de tabaco, respeitando o formato e as proporções do documento-fonte, bem como a integridade gráfica da imagem e do texto;
- c) Ocupar toda a área reservada para a advertência adicional relativa à saúde e ser posicionadas paralelamente ao topo da embalagem e na mesma direcção que a restante informação da embalagem;
- d) Ser reproduzidas em conformidade com as especificações técnicas de impressão que serão disponibilizadas pela Comissão;
- e) Ser rodeadas de uma moldura negra com o mínimo de 3 mm de largura e máximo de 4 mm, que não interfira com qualquer elemento textual ou visual da advertência combinada;

3. A advertência combinada não deverá abranger menos de 40 % da área externa da outra face mais visível da embalagem unitária de tabaco. Esta percentagem é elevada para 45 % nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 50 % nos Estados-Membros com três línguas oficiais.

Todavia, no que se refere às unidades de embalagem destinadas aos produtos que não os cigarros cuja face mais visível exceda 75 cm², a superfície da advertência combinada será de, pelo menos, 22,5 cm² da outra face mais visível. Esta superfície é elevada para 24 cm² nos Estados-Membros com duas línguas oficiais e para 26,25 cm² nos Estados-Membros com três línguas oficiais.

4. No caso de outros produtos do tabaco que não cigarros, as advertências combinadas podem ser apostas por meio de autocolantes, desde que estes autocolantes sejam inamovíveis. A reprodução das advertências combinadas nos autocolantes deve estar em conformidade com as especificações técnicas para a impressão que a Comissão disponibilizará.

5. Os Estados-Membros podem estabelecer que, fora do quadro para elas previsto, as advertências combinadas sejam acompanhadas da menção da autoridade emissora. Além disso, caso os Estados-Membros o exijam, as advertências combinadas podem incluir outros elementos visuais tais como logotipos com ou sem números de telefone, endereços electrónicos e/ou sítios *Web* destinados a abandonar o hábito de fumar concebidos para informar os consumidores acerca das autoridades que emitem a advertência e dos programas disponíveis para apoio aos que pretendem abandonar aquele hábito.

6. À excepção dos casos previstos no n.º 5, as advertências combinadas não deverão ser comentadas, parafraseadas ou referidas de qualquer modo na embalagem de tabaco.

Artigo 5.º

Integridade visual das advertências combinadas

1. As advertências combinadas deverão:
 - a) Ser impressos de modo inamovível, indelével e não devem ser de forma alguma dissimulados ou separados por outras indicações ou imagens, nem danificados pela abertura do maço. É proibida a impressão das advertências combinadas nos selos fiscais ou nas marcas de preço das unidades de embalagem;
 - b) Ser apresentados de forma a garantir que nenhum dos elementos textual ou visual das advertências combinadas ser rasgada aquando da abertura do maço.
2. Sempre que os Estados-Membros decidam exigir a utilização de advertências combinadas em embalagens de tabaco, adoptarão as regras necessárias para evitar que a utilização de qualquer tipo de invólucro de papel e de plástico, bolsa, caixa, ou qualquer outro elemento que possa dissimular parcial ou totalmente as advertências combinadas ou qualquer dos seus elementos.
3. Os selos fiscais ou as marcas de preço não deverão ser colocados por forma a dissimular parcial ou totalmente as advertências combinadas ou qualquer dos seus elementos.
4. As referências ou quaisquer outros elementos mencionados no n.º 5 do artigo 4.º não devem dificultar ou impedir a visualização das advertências combinadas.

Artigo 6.º

Aplicação

Sempre que os Estados-Membros decidam exigir a utilização de advertências combinadas em embalagens de tabaco, deverão adoptar e publicar as disposições necessárias para dar cumprimento à presente decisão.

Os Estados-Membros poderão aplicar as referidas disposições a partir de 1 de Outubro de 2004.

Aquelas disposições devem prever períodos de transição adequados por forma a permitir as alterações necessárias ao processo de produção e de embalagem dos produtos do tabaco e para o esgotamento das existências, nomeadamente no que diz respeito às pequenas e médias empresas.

Sempre que os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente decisão ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros deverão adoptar as modalidades dessa referência.

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão as disposições do direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente decisão e informarão a Comissão de dois em dois anos acerca da sua aplicação. Esta informação deverá incluir uma avaliação de impacto com referência específica aos hábitos dos consumidores e apresentar uma incidência nas crianças e nos jovens.

Artigo 7.º

Relatórios e adaptações

1. Até 30 de Setembro de 2006 e, após essa data, de dois em dois anos, a Comissão deverá apresentar um relatório ao comité criado pelo artigo 10.º da Directiva 2001/37/CE sobre a aplicação da presente decisão. A base destes relatórios deverá ser formada pela informação recebida dos Estados-Membros em conformidade com o n.º 4 do artigo 6.º da presente decisão.
2. Aquando da apresentação dos relatórios, a Comissão deve indicar, nomeadamente, as características que deveriam ser revistas ou desenvolvidas à luz da experiência adquirida no passado e de novas provas científicas.
3. A Comissão poderá ser assistida pelos peritos científicos e técnicos referidos no artigo 11.º da Directiva 2001/37/CE na preparação destes relatórios.
4. A informação sobre a aplicação da presente decisão deverá constituir também parte integrante dos relatórios que a Comissão deverá apresentar de dois em dois anos ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social sobre a aplicação da Directiva 2001/37/CE, segundo o disposto no artigo 11.º da referida directiva.

Artigo 8.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 5 de Setembro de 2003.

Pela Comissão

David BYRNE

Membro da Comissão

(Actos adoptados em aplicação do título VI do Tratado da União Europeia)

**DECISÃO 2003/642/JAI DO CONSELHO
de 22 de Julho de 2003**

relativa à aplicação a Gibraltar da Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia,

Tendo em conta a Convenção relativa à luta contra a corrupção em que estejam implicados funcionários das Comunidades Europeias ou dos Estados-Membros da União Europeia ⁽¹⁾ («Convenção sobre a Corrupção»),

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção sobre a Corrupção foi estabelecida por acto do Conselho em 26 de Maio de 1997.
- (2) A Convenção não contém qualquer disposição relativa à sua aplicação a Gibraltar.
- (3) A Convenção sobre a Corrupção, bem como várias outras Convenções estabelecidas sobre a mesma base, foi celebrada ao abrigo do título VI do Tratado da União Europeia anteriormente a 1 de Junho de 2000 ⁽²⁾, não tendo o seu âmbito de aplicação sido, nessa altura, alargado a Gibraltar.
- (4) O Reino Unido é responsável pelas relações internacionais de Gibraltar.

- (5) É conveniente aplicar a Convenção sobre a Corrupção a Gibraltar,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Convenção sobre a corrupção é aplicável a Gibraltar.

Artigo 2.º

A presente decisão será publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* e entrará em vigor no dia da sua publicação.

Feito em Bruxelas, em 22 de Julho de 2003.

Pelo Conselho

O Presidente

G. ALEMANN

⁽¹⁾ JO C 195 de 25.6.1997, p. 1.

⁽²⁾ Data em que começou a produzir efeitos o regime acordado entre a Espanha e o Reino Unido relativamente às autoridades de Gibraltar no contexto dos instrumentos da UE e da CE e dos Tratados correlativos.

RECTIFICAÇÕES

Rectificação à Decisão 2003/525/CE da Comissão, de 18 de Julho de 2003, que adia a data de aplicação da Directiva 1999/36/CE do Conselho no que se refere a certos equipamentos sob pressão transportáveis

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 183 de 22 de Julho de 2003)

Na página 45, na segunda linha do segundo considerando:

em vez de: «24 anos»,

deve ler-se: «2 anos».
