

Jornal Oficial

das Comunidades Europeias

ISSN 0257-7771

L 237

34º ano

24 de Agosto de 1991

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

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

.....

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

Conselho

91/439/CEE:

- ★ Directiva do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução 1

91/440/CEE:

- ★ Directiva do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários 25

II

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

CONSELHO

DIRECTIVA DO CONSELHO

de 29 de Julho de 1991

relativa à carta de condução

(91/439/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

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;

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 comunitária ⁽⁴⁾, 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;

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;

Considerando que para satisfazer certos imperativos da segurança rodoviária é necessário fixar condições mínimas de emissão da carta de condução;

Considerando que o artigo 3º 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;

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;

Considerando que é necessário adoptar normas específicas que favoreçam o acesso dos deficientes físicos à condução de veículos;

Considerando que o artigo 10º 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 condu-

⁽¹⁾ JO nº C 48 de 27. 2. 1989, p. 1.

⁽²⁾ JO nº C 175 de 16. 7. 1990, p. 40.

⁽³⁾ JO nº C 159 de 26. 6. 1989, p. 21.

⁽⁴⁾ JO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 1.

ção 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;

Considerando que o artigo 8º 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;

Considerando ainda que, 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,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. Os Estados-membros estabelecerão a carta de condução nacional segundo o modelo comunitário descrito no anexo I, nos termos da presente directiva.
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.

Artigo 2º

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

Artigo 3º

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

categoria A

- motociclos, com ou sem carro lateral;

categoria B

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

categoria B + E

- conjuntos de veículos acoplados, compostos por um veículo tractor pertencente à categoria B e um reboque e não classificáveis na categoria B;

categoria C

- automóveis que não sejam os da categoria D, com massa máxima autorizada superior a 3 500 quilogramas; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

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 quilogramas;

categoria D

- automóveis destinados ao transporte de passageiros com um número de lugares sentados, sem contar com o do condutor, superior a oito; aos automóveis desta categoria pode ser atrelado um reboque cuja massa máxima autorizada não exceda 750 quilogramas;

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.

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 cuja massa máxima autorizada não exceda 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.

3. Para efeitos de aplicação do presente artigo:

- 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,
- 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 50 quilómetros por hora 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,

- o termo «motociclo» designa qualquer veículo de duas rodas com velocidade máxima por construção superior a 50 quilómetros por hora ou, para os veículos equipados com um motor térmico de propulsão, com cilindrada superior a 50 cm³. Os carros laterais de motociclo são equiparados a este tipo de veículo,
- 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 troleiros, isto é, os veículos ligados a uma catenária eléctrica que não circulam sobre carris. Não engloba os tractores agrícolas e florestais,
- 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.

4. Os Estados-membros podem, após consulta da Comissão, proceder a derrogações às velocidades indicadas no segundo e terceiro travessões do nº 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.

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.

Artigo 4º

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.

Artigo 5º

1. A emissão da carta de condução depende das seguintes condições:

- As cartas para as categorias C e D só podem ser emitidas aos condutores já habilitados para a categoria 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.

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 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 estacionando, 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.

Artigo 6º

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

- a) 16 anos:
 - para a subcategoria A1,
 - para a subcategoria B1;
- b) 18 anos:
 - para a categoria A; 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,

— para a categoria B e B+E,

— 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) nº 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários ⁽¹⁾;

c) 21 anos:

— 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) nº 3820/85.

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 nº 1, alínea b), primeiro travessão, última frase.

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

Artigo 7º

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

- a) A 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;
- 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

⁽¹⁾ JO nº L 370 de 31. 12. 1985, p. 1.

forem compatíveis com os progressos da ciência médica e com os princípios definidos nesse anexo.

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.

5. Uma pessoa apenas pode ser titular de uma única carta de condução emitida por um Estado-membro.

Artigo 8º

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 revalidação ou substituição posterior.

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 nº 2 do artigo 1º.

Artigo 9º

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, indiciadores 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.

Artigo 10º

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 3º.

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 8º.

Artigo 11º

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 3º, com vista à sua eventual harmonização ou supressão.

Artigo 12º

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 registado.

Artigo 13º

É revogada, a partir de 1 de Julho de 1996, a Directiva 80/1263/CEE.

Artigo 14º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 29 de Julho de 1991.

Pelo Conselho

O Presidente

H. VAN DEN BROEK

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 são os seguintes:

D:	Alemanha	IRL:	Irlanda
DK:	Dinamarca	I:	Itália
B:	Bélgica	L:	Luxemburgo
GR:	Grécia	NL:	Países Baixos
E:	Espanha	P:	Portugal
F:	França	UK:	Reino Unido,
- a referência «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» inscrita 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 1 a 99: códigos comunitários harmonizados,
- 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 infracções 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 inscrição (facultativa) das mudanças de residência do titular.

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

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

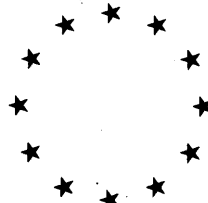
4. Sempre que um titular de uma carta de condução emitida por um Estado-membro estabelecer a sua residência habitual noutro Estado-membro, este pode referir

- 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

ESTADO-MEMBRO 	CARTA DE CONDUÇÃO Permiso de Conducción Kørekort Führerschein Άδειά οδήγησης Driving Licence Permis de Conduire Ceadúnas Tiomána Patente di guida Rijbewijs Modelo das COMUNIDADES EUROPEIAS																									
5	6 CATEGORIAS DE VEICULOS PARA OS QUAIS A CARTA É VÁLIDA EM CIRCULAÇÃO NACIONAL <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">CAT</th> <th style="width: 10%;">DE</th> <th style="width: 10%;">ATÉ</th> <th style="width: 10%;">REFERÊNCIAS</th> <th style="width: 10%;">/SELO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> MUDANÇAS DE RESIDÊNCIA	CAT	DE	ATÉ	REFERÊNCIAS	/SELO																				
CAT	DE	ATÉ	REFERÊNCIAS	/SELO																						

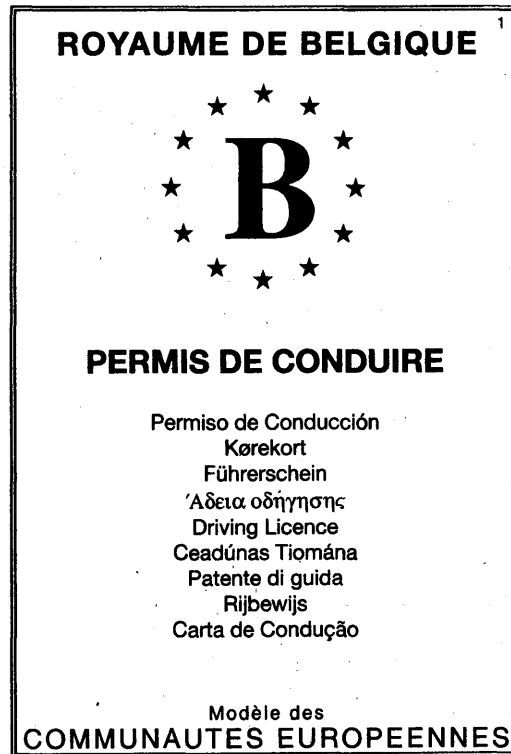
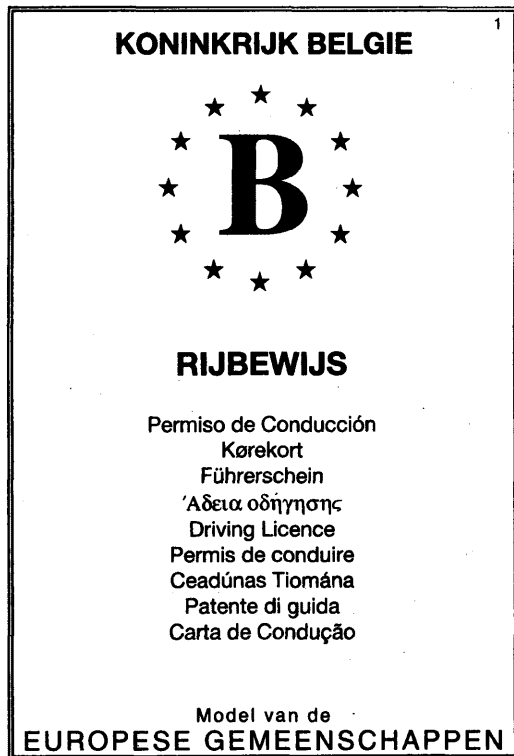
106 mm

222 mm

106 mm 222 mm																	
2 1. APELIDOS: 2. NOME PRÓPRIO: 3. DATA E LOCAL DE NASCIMENTO: 4. EMITIDA POR: EM: AOS: 5. NÚMERO: 6. FOTOGRAFIA 7. ASSINATURA DO TITULAR: (8. RESIDÊNCIA) 3 CATEGORIAS VEÍCULOS PARA OS QUAIS A CARTA É VÁLIDA <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>DESE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td> A1  ≤ 125cc ≤ 11kW A  ≤ 25kW ≤ 0,16kW/kg </td> </tr> <tr> <td>B</td> <td> B1  B  ≤ 3500kg ≤ (1+8%) </td> </tr> <tr> <td>C</td> <td> C1  ≤ 7500kg C  </td> </tr> <tr> <td>D</td> <td> D1  ≤ (1+16%) D  </td> </tr> <tr> <td>E</td> <td> B  C1  ≤ 12000kg </td> </tr> <tr> <td></td> <td> C  D1  ≤ 12000kg </td> </tr> <tr> <td></td> <td> D  </td> </tr> </tbody> </table>			DESE	A	A1  ≤ 125cc ≤ 11kW A  ≤ 25kW ≤ 0,16kW/kg	B	B1  B  ≤ 3500kg ≤ (1+8%)	C	C1  ≤ 7500kg C 	D	D1  ≤ (1+16%) D 	E	B  C1  ≤ 12000kg		C  D1  ≤ 12000kg		D 
	DESE																
A	A1  ≤ 125cc ≤ 11kW A  ≤ 25kW ≤ 0,16kW/kg																
B	B1  B  ≤ 3500kg ≤ (1+8%)																
C	C1  ≤ 7500kg C 																
D	D1  ≤ (1+16%) D 																
E	B  C1  ≤ 12000kg																
	C  D1  ≤ 12000kg																
	D 																
4 ATÉ 4 RESTRIÇÕES/OBSERVAÇÕES CARIMBO																	

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

(A título indicativo)



ANEXO II

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

No que se refere à aplicação do presente anexo, as disposições seguintes abrangem tanto as categorias como as subcategorias, excepto se as últimas forem expressamente referidas.

1. Preâmbulo

Com vista a uma condução segura, os condutores de qualquer veículo a motor devem apresentar conhecimentos, aptidões e comportamentos que lhes permitam:

- 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 essas situações venham a surgir,
- observar as disposições legais em matéria de trânsito rodoviário, nomeadamente as que têm por objectivo a prevenção de acidentes rodoviários e a garantia da fluidez do trânsito,
- detectar as avarias técnicas mais importantes do seu veículo, nomeadamente aquelas que ponham em causa a segurança, e tomar medidas adequadas para corrigir tal situação,
- tomar em consideração todos os factores que afectam o comportamento dos condutores (álcool, fadiga, deficiência visual, etc.), de forma a manter-se em plena posse das faculdades necessárias para a segurança da condução,
- contribuir para a segurança de todos os utentes, especialmente dos mais fracos e dos mais expostos, através de uma atitude de respeito em relação à personalidade alheia.

2. Conhecimentos

Os condutores devem demonstrar um bom conhecimento e uma boa compreensão nas seguintes áreas:

- 2.1. Importância da vigilância e da atitude em relação aos outros utentes;
- 2.2. Elementos mecânicos ligados à segurança da condução: capacidade de detectar as avarias mais correntes que podem afectar os sistemas de direcção, de suspensão e de travagem, os pneumáticos, as luzes e os indicadores de mudança de direcção, os catadióptricos, os espelhos retrovisores, os limpa-pára-brisas, o sistema de escape e os cintos de segurança;
- 2.3. Os princípios mais importantes relativos ao respeito das distâncias de segurança entre veículos e da distância de travagem e ao comportamento em estrada do veículo em várias condições meteorológicas e de estado do piso;
- 2.4. Funções de percepção, avaliação e decisão, nomeadamente: tempo de reacção e modificações no comportamento do condutor ligadas aos efeitos do álcool, das drogas e dos medicamentos, dos estados emocionais e da fadiga;
- 2.5. Riscos específicos ligados à inexperiência de outros utentes da estrada, às categorias mais vulneráveis de utentes, como as crianças, os peões, os ciclistas e as pessoas com mobilidade reduzida;
- 2.6. Riscos inerentes à circulação e à condução de vários tipos de veículos e às diferentes condições de visibilidade dos seus condutores;
- 2.7. Riscos de condução ligados aos diferentes estados dos pisos e, nomeadamente, às suas variações em função das condições atmosféricas e da hora do dia ou da noite;
- 2.8. Características dos diferentes tipos de estradas e disposições legais delas decorrentes;
- 2.9. Equipamentos de segurança dos veículos, nomeadamente utilização dos cintos de segurança e equipamentos de segurança relativos às crianças;
- 2.10. Regras de utilização do veículo relacionadas com o respeito pelo ambiente (utilização pertinente dos avisadores acústicos, consumo moderado de combustível, limitação das emissões poluidoras, ...);
- 2.11. Disposições legais em matéria de circulação rodoviária e em especial aquelas que dizem respeito à sinalização, incluindo as marcas rodoviárias, às regras de prioridade e aos limites de velocidade;

- 2.12. Regulamentação relativa aos documentos administrativos ligados à utilização do veículo;
- 2.13. Regras gerais que descrevem o comportamento a adoptar pelo condutor em caso de acidente (sinalizar, alertar) e as medidas que pode tomar, se for caso disso, para socorrer as vítimas de acidentes da estrada;
- 2.14. Factores de segurança relativos à carga do veículo e aos passageiros.

3. Aptidões

As seguintes disposições só são válidas quando compatíveis com as características do veículo.

- 3.1. Os condutores devem estar aptos a preparar-se para uma condução segura:
 - 3.1.1. Verificando o estado dos pneumáticos, das luzes, dos catadióptricos, do sistema de direcção, dos travões, dos indicadores de direcção e do avisador acústico;
 - 3.1.2. Realizando os ajustamentos necessários, a fim de encontrar a posição correcta do assento;
 - 3.1.3. Ajustando os espelhos retrovisores e o cinto de segurança;
 - 3.1.4. Controlando se as portas estão bem fechadas.
- 3.2. Os condutores devem estar aptos a utilizar os comandos do veículo:
 - o volante,
 - o acelerador,
 - a embraiagem,
 - a caixa de velocidades,
 - os travões de mão e de pé,nas seguintes condições:
 - 3.2.1. Pondo o motor em marcha e arrancando sem solavancos (tanto em terrenos planos como em subidas ou descidas);
 - 3.2.2. Acelerando até uma velocidade conveniente, mantendo o veículo numa trajectória em linha recta mesmo durante as mudanças de velocidade;
 - 3.2.3. Adaptando a velocidade nas mudanças de direcção à direita ou à esquerda nos cruzamentos, eventualmente em espaços estreitos, e dominando a trajectória do veículo;
 - 3.2.4. Efectuando marcha atrás, mantendo uma trajectória rectilínea e utilizando a faixa de rodagem apropriada para virar à direita ou à esquerda numa esquina;
 - 3.2.5. Fazendo inversão de marcha, utilizando a marcha à frente e a marcha atrás;
 - 3.2.6. Travando para parar com precisão, utilizando, se necessário, a capacidade máxima de travagem do veículo;
 - 3.2.7. Estacionando o veículo e saindo 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.
- 3.3. Nas condições referidas no ponto 3.2, os condutores devem estar aptos a utilizar os comandos secundários do veículo: os limpá-pára-brisas, os lava-vidros, o desembaciador e a climatização, as luzes, etc.

4. Comportamentos

- 4.1. Os condutores devem estar em condições de efectuar todas as manobras correntes nas situações normais de trânsito em segurança e com todas as precauções necessárias:
 - 4.1.1. Observando (inclusive pelos espelhos retrovisores) o perfil da estrada, a sinalização, os riscos presentes ou previsíveis;
 - 4.1.2. Comunicando com os outros utentes da estrada através dos meios autorizados;
 - 4.1.3. Reagindo de forma eficaz, em caso de perigo, às situações reais de risco;
 - 4.1.4. Observando as disposições legais sobre o trânsito rodoviário e as ordens das pessoas autorizadas a regular o trânsito;
 - 4.1.5. Respeitando os outros utentes.

- 4.2. Além disso, os condutores devem apresentar nas situações de circulação a aptidão exigida para efectuar com toda a segurança as seguintes manobras:
 - 4.2.1. Sair da borda do passeio e/ou do lugar de estacionamento;
 - 4.2.2. Circular na estrada, mantendo uma posição correcta na faixa de rodagem e adaptando a velocidade às condições de trânsito e ao traçado da estrada;
 - 4.2.3. Manter as distâncias entre os veículos;
 - 4.2.4. Mudar de via de circulação;
 - 4.2.5. Ultrapassar veículos que estejam estacionados ou parados ou outros obstáculos;
 - 4.2.6. Cruzar veículos, incluindo em passagens estreitas;
 - 4.2.7. Fazer ultrapassagens em diversas situações;
 - 4.2.8. Abordar e atravessar passagens de nível;
 - 4.2.9. Abordar e atravessar cruzamentos;
 - 4.2.10. Mudar de direcção nos cruzamentos ou para sair da faixa de rodagem;
 - 4.2.11. Tomar as precauções necessárias ao sair do veículo.
5. Disposições específicas para a condução de veículos das categorias A, B, C, D, B+E, C+E e D+E
 - 5.1. *Categoria A*

Os condutores de veículos desta categoria devem igualmente saber:

 - 5.1.1. Ajustar o capacete e verificar os outros equipamentos de segurança próprios deste tipo de veículo;
 - 5.1.2. Tirar o motociclo do descanso e deslocá-lo sem a ajuda do motor, caminhando a seu lado;
 - 5.1.3. Estacionar o motociclo, pondo-o no descanso;
 - 5.1.4. Fazer inversão de marcha em U;
 - 5.1.5. Manter o equilíbrio do veículo a diferentes velocidades, incluindo em marcha lenta, e em diferentes situações de condução, incluindo quando transportam um passageiro;
 - 5.1.6. Inclinar para mudar de direcção.
 - 5.2. *Categorias C, D, C+E e D+E*

Os condutores de veículos destas categorias devem igualmente apresentar um bom conhecimento e uma boa compreensão nas seguintes áreas:

 - 5.2.1. Má visibilidade para o condutor e para os outros utentes causada pelas características do veículo;
 - 5.2.2. Influência do vento sobre a trajectória do veículo;
 - 5.2.3. Regulamentação sobre o peso e as dimensões;
 - 5.2.4. Regulamentação relativa às horas de descanso e de condução, bem como utilização do cronotaquígrafo;
 - 5.2.5. Princípios de funcionamento dos sistemas de travagem e de retardador;
 - 5.2.6. Precauções a tomar durante as ultrapassagens devido aos riscos ligados às projecções de água e lama;
 - 5.2.7. Leitura de um mapa de estradas.

Além disso, estes condutores devem estar aptos:
 - 5.2.8. A verificar a assistência de travagem e de direcção;
 - 5.2.9. A utilizar os diversos sistemas de travagem;
 - 5.2.10. A utilizar os sistemas de redução de velocidade que não os travões;
 - 5.2.11. A adaptar a trajectória do veículo ao mudar de direcção, tendo em conta o seu comprimento e as distâncias em consola.

5.3. *Categorias B, B+E, C, C+E e D+E*

Os condutores de veículos destas categorias devem:

5.3.1. Conhecer os factores de segurança relativos à carga do seu veículo.

5.4. *Categorias B+E, C+E e D+E*

Os condutores de veículos destas categorias devem estar aptos:

5.4.1. A atrelar e desatrelar o reboque ou o semi-reboque ao veículo.

5.5. *Categoria D*

Os condutores de veículos desta categoria devem comprovar conhecimento:

5.5.1. Das disposições regulamentares relativas aos passageiros;

5.5.2. Da atitude a tomar em caso de acidente;

5.5.3. Além disso, deverão estar aptos a tomar disposições especiais relativas à segurança do veículo.

6. *Utilização do veículo*

O condutor deve conseguir utilizar o seu veículo em diferentes tipos de estradas, quer em zonas urbanas quer em campo aberto, em diferentes condições (atmosféricas, de luminosidade, de densidade de trânsito, etc.).

II. EXIGÊNCIAS MÍNIMAS PARA OS EXAMES DE CONDUÇÃO

Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para se assegurarem de que os futuros condutores possuem efectivamente os conhecimentos, aptidões e comportamentos relativos à condução de um veículo a motor. O exame, instituído para tal fim, deve incluir:

- uma prova de controlo de conhecimentos,
- uma prova de controlo das aptidões e comportamentos.

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

7. *Prova de controlo de conhecimentos*

7.1. *Forma*

A forma será escolhida de modo a comprovar que o candidato possui os conhecimentos relativos aos assuntos enumerados nos pontos 2 e 5 do presente anexo.

O candidato a uma categoria de carta de condução que já seja titular de outra categoria pode ser dispensado das disposições comuns previstas no ponto 7 do presente anexo.

7.2. *Conteúdo da prova relativa a todas as categorias de veículos*

Ne seguinte enumeração faz-se remissão para o ponto 2 do presente anexo.

7.2.1. A prova incidirá obrigatoriamente sobre cada um dos pontos enumerados nos temas seguintes, ficando o seu conteúdo em cada ponto ao critério de cada Estado-membro.

7.2.1.1. Disposições legais em matéria de trânsito rodoviário
ponto 2.11;

7.2.1.2. O condutor
pontos 2.1 e 2.4;

7.2.1.3. A estrada
pontos 2.3, 2.7 e 2.8;

7.2.1.4. Os outros utentes da estrada
pontos 2.5 e 2.6;

7.2.1.5. Regulamentação geral e diversos
pontos 2.12, 2.13 e 2.14.

7.2.2. A prova prevista no ponto 7.2.1 supra será completada por um controlo aleatório incidente sobre um dos pontos seguintes relativos ao veículo: 2.2, 2.9 e 2.10.

- 7.3. *Disposições específicas relativas às categorias C, D, C + E e D + E*
- Para os candidatos à condução dos veículos das categorias C, D, C + E e D + E, a prova prevista no ponto 7.2 supra será completada:
- 7.3.1. Por um controlo obrigatório incidente sobre os pontos seguintes que fazem remissão para o ponto 5 do presente anexo.
- 7.3.1.1. Categorias C, D, C + E e D + E
- pontos 5.2.3 (excepto C1, C1 + E, D1 e D1 + E), 5.2.4 (excepto a utilização do cronotaquígrafo tratada no ponto 9.1.3.1) e 5.2.5 (excepto C1, C1 + E, D1 e D1 + E);
- 7.3.1.2. Categoria D
- pontos 5.5.1 e 5.5.2;
- 7.3.2. Por um controlo aleatório incidindo sobre um dos pontos seguintes: 5.2.1, 5.2.2 e 5.2.6.
8. *Prova de controlo das aptidões e dos comportamentos*
- 8.1. *O veículo e o seu equipamento*
- 8.1.1. A condução de um veículo equipado com mudança de velocidades manual depende da aprovação numa prova de controlo das aptidões e dos comportamentos efectuados em veículo equipado com mudança de velocidades manual.
- Se o candidato ficar aprovado na prova de controlo das aptidões e comportamentos em veículo equipado com mudança de velocidades automática, tal virá indicado na carta de condução emitida com base em tal exame. Uma carta que contenha esta menção só pode ser utilizada para a condução de um veículo equipado com mudança de velocidades automática.
- Entende-se por «veículo equipado com mudança de velocidades automática» um veículo em que só uma acção sobre o acelerador ou os travões permite a variação da desmultiplicação entre o motor e as rodas.
- 8.1.2. Os veículos utilizados nas provas de controlo de aptidões e de comportamentos deverão corresponder aos critérios mínimos a seguir indicados. Os Estados-membros poderão prever exigências mais restritivas para esses critérios ou aditar outros.

Categoria A

- acesso gradual [artigo 6º, nº 1, alínea b), primeiro travessão, primeira frase]: motociclos sem carro lateral de cilindrada superior a 120 cm³ que podem atingir uma velocidade de 100 quilómetros por hora,
- acesso directo [artigo 6º, nº 1, alínea b), primeiro travessão, segunda frase]: motociclos sem carro lateral com uma potência de pelo menos 35 kW.

Categoria B

veículos de categoria B com quatro rodas e que podem atingir uma velocidade de pelo menos 100 quilómetros por hora.

Categoria B + E

conjuntos, compostos de um veículo de exame da categoria B e de um reboque com uma massa máxima autorizada de pelo menos 1 000 quilogramas, que podem atingir uma velocidade de 100 quilómetros por hora e que não se encontram incluídos na categoria B.

Categoria C

veículos da categoria C, com uma massa máxima autorizada de pelo menos 10 000 quilogramas e um comprimento de pelo menos sete metros, que podem atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora.

Categoria C + E

ou um veículo articulado com uma massa máxima autorizada de pelo menos 18 000 quilogramas e um comprimento de pelo menos 12 metros que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora; ou um conjunto, composto por um veículo de exame da categoria C e por um reboque com um comprimento de pelo menos quatro metros, com uma massa máxima autorizada de pelo menos 18 000 quilogramas e um comprimento de pelo menos 12 metros e que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

Categoria D

veículo da categoria D com comprimento não inferior a nove metros e que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

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 quilogramas e que tem de poder atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

Subcategorias facultativas**Subcategoria A1**

motociclos sem carro lateral com cilindrada mínima de 75 cm³.

Subcategoria B1

triciclo ou quadriciclo com motor que pode atingir uma velocidade de 60 quilómetros por hora.

Subcategoria C1

veículo da subcategoria C1 com massa máxima autorizada não inferior a 4 000 quilogramas e que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

Subcategoria C1 + E

conjunto, composto por um veículo de exame da subcategoria C1 e por um reboque com uma massa máxima autorizada de pelo menos 2 000 quilogramas, com um comprimento de pelo menos oito metros e que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

Subcategoria D1

veículo da subcategoria D1 que pode atingir uma velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

Subcategoria D1 + E

conjunto composto por um veículo de exame da subcategoria D1 e por um reboque cuja massa máxima autorizada não pode ser inferior a 1 250 quilogramas e que deve poder atingir a velocidade de 80 quilómetros por hora, pelo menos.

8.2. Aptidões e comportamentos que serão testados na prova

As disposições seguintes apenas são válidas quando compatíveis com as características do veículo.

8.2.1. Preparação do veículo

Os candidatos devem demonstrar que são capazes de se preparar para uma condução segura, satisfazendo obrigatoriamente as seguintes disposições, as quais se reportam ao ponto 3.1 do presente anexo. Pontos 3.1.2, 3.1.3 (no que diz respeito ao cinto de segurança, apenas se a legislação exigir o seu uso) e 3.1.4.

8.2.2. Domínio técnico do veículo

Os candidatos devem demonstrar que estão aptos a utilizar os comandos do veículo, procedendo obrigatoriamente à execução das operações e manobras seguintes, que se reportam ao ponto 3.2 do presente anexo. Pontos 3.2.1 (arranque em terreno plano e se possível em subida), 3.2.2, 3.2.3 e 3.2.6 (excepto a utilização da capacidade máxima de travagem do veículo, que é prevista no ponto 10.1.1).

As manobras referidas nos pontos 3.2.4, 3.2.5 e 3.2.7 serão testadas por amostragem (pelo menos duas manobras do conjunto dos três pontos, incluindo uma delas uma marcha atrás). As manobras previstas no ponto 3.2.5 podem não ser testadas para as categorias de veículos C, D, B+E, C+E e D+E. Os candidatos à obtenção de uma carta para estas categorias devem obrigatoriamente efectuar uma marcha atrás, descrevendo uma curva cujo traçado será deixado à iniciativa dos Estados-membros.

8.2.3. Comportamentos em trânsito

Os candidatos devem efectuar obrigatoriamente todas as operações seguintes, que se referem ao ponto 4, em condições normais de circulação, com toda a segurança e com as necessárias precauções. Pontos 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3, 4.1.4, 4.1.5, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.5, 4.2.9 e 4.2.10, bem como as operações previstas nos pontos 4.2.6, 4.2.7 e 4.2.8 se a ocasião se proporcionar.

8.3. Disposições específicas relativas às categorias A, C, D, C+E e D+E

Os candidatos à condução de veículos das categorias A, C, D, C+E e D+E devem efectuar obrigatoriamente, para além das operações anteriores, as que são a seguir enumeradas, que se referem ao ponto 5.

8.3.1. Categoria A

Pontos 5.1.2 (tirar o motociclo do descanso e eventualmente deslocá-lo sem ajuda do motor, caminhando a seu lado), 5.1.3 e 5.1.6. Será verificado o ajuste do capacete caso a legislação exija o seu uso. As verificações enunciadas no ponto 5.1.1 serão feitas de modo aleatório. Será obrigatoriamente testada a conservação do equilíbrio (ponto 5.1.5) a diversas velocidades, incluindo em marcha lenta, e em diversas situações de condução, excepto o transporte de passageiros, previsto no ponto 9.1.2.1.

- 8.3.2. Categorias C, D, C + E e D + E
Pontos 5.2.8, 5.2.9 (excepto C1 e D1), 5.2.10 (excepto C1 e D1) e 5.2.11 (excepto C1 e D1).
- 8.3.3. Categoria D
Ponto 5.5.3.
9. Prova de controlo dos conhecimentos ou prova de controlo das aptidões e dos comportamentos
- 9.1. Serão obrigatoriamente testados as aptidões e comportamentos dos candidatos nos domínios seguintes, mas compete aos Estados-membros decidir se o serão durante a prova de controlo dos conhecimentos ou durante a prova de controlo das aptidões e comportamentos.
- 9.1.1. Todas as categorias em geral
- 9.1.1.1. Verificações de modo aleatório sobre o estado dos pneumáticos, das luzes, dos catadióptricos, do sistema de direcção, dos travões, dos indicadores de direcção e do sinal sonoro.
- 9.1.1.2. Precauções necessárias a tomar ao sair do veículo.
- 9.1.2. Categoria A
- 9.1.2.1. Conservação do equilíbrio aquando do transporte de um passageiro.
- 9.1.3. Categorias C, D, C + E e D + E
- 9.1.3.1. Utilização do cronotaquígrafo.
- 9.1.4. Categoria C + E
- 9.1.4.1. Engate e desengate do reboque ou semi-reboque ao veículo tractor.
- 9.1.4.2. Segurança da carga do veículo.
10. Prova facultativa de controlo das aptidões e dos comportamentos
- Na prova de controlo das aptidões e dos comportamentos podem testar-se as aptidões e os comportamentos dos candidatos nos domínios que se seguem.
- 10.1. Todas as categorias em geral
- 10.1.1. Utilização da capacidade máxima da travagem do veículo.
- 10.2. Categoria A
- 10.2.1. Inversão de marcha em U.
- 10.3. A leitura de um mapa das estradas pode ser testada quer durante a prova de controlo dos conhecimentos quer durante a prova de controlo das aptidões e dos comportamentos (excepto para as categorias C1, C1 + E, D1 e D1 + E).
11. Avaliação da prova de controlo das aptidões e dos comportamentos
- Durante 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 uma reprovação. O examinador tem porém liberdade de decidir da oportunidade de prosseguir o exame prático 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.
12. Duração do exame
- A duração do exame e a distância a percorrer devem ser suficientes para a avaliação das aptidões e dos comportamentos prescrita nos pontos 8 e 9 supra. O tempo mínimo de condução consagrado ao controlo dos comportamentos não pode nunca ser inferior a 25 minutos para as categorias A, B e B + E e 45 minutos para as outras categorias.

13. Local do exame

A parte do exame destinada a avaliar o domínio técnico do veículo pode desenrolar-se em terreno especial. 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, bem como em vias urbanas, devendo estas apresentar 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.

14. Os veículos utilizados para o exame de controlo do comportamento e da aptidão postos em circulação antes de 31 de Julho de 1991 não podem ser utilizados após essa data, excepto durante um período que não deve exceder três anos, se não estiverem conformes com os critérios fixados para esses veículos no ponto 8.1.2.

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, B e B+E e das subcategorias A1 e B1;
 - 1.2. *grupo 2*
condutores de veículos das categorias C, C+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 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 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 terá 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 terá em devida conta os riscos ou perigos adicionais ligados 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 sofram de atrasos mentais graves,
 - que sofram 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 associados à condução dos veículos que entram na definição deste grupo.

AFECÇÕES RENAIAS*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.
-

DIRECTIVA DO CONSELHO

de 29 de Julho de 1991

relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários

(91/440/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

Considerando que uma maior integração do sector comunitário dos transportes constitui elemento essencial do mercado interno e que os caminhos-de-ferro constituem um elemento vital do sector dos transportes na Comunidade;

Considerando que haverá que melhorar a eficácia das redes ferroviárias com vista à sua integração num mercado competitivo, tendo simultaneamente em conta as características específicas dos caminhos-de-ferro;

Considerando que, para tornar os transportes por caminho-de-ferro eficazes e competitivos em relação aos outros meios de transporte, os Estados-membros devem garantir às empresas de transporte ferroviário um estatuto de empresa independente que lhes permita actuar segundo critérios comerciais e adaptarem-se às necessidades do mercado;

Considerando que o desenvolvimento futuro e uma exploração eficaz da rede ferroviária podem ser facilitados através de uma distinção entre a exploração de serviços de transporte e a exploração das infra-estruturas; que, nestas condições, é necessário que aquelas duas actividades tenham obrigatoriamente contabilidades distintas e possam ser geridas separadamente;

Considerando que, a fim de estimular a concorrência no domínio da exploração dos serviços de transporte, com vista à melhoria da comodidade e dos serviços prestados aos utentes, é conveniente que os Estados-membros mantenham a responsabilidade geral pelo desenvolvimento de infra-estruturas ferroviárias adequadas;

Considerando que, na falta de regras comuns relativas à repartição dos custos de infra-estrutura, os Estados-membros, após consulta do gestor da infra-estrutura, devem estabelecer as modalidades que hão-de reger os pagamentos das taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária efectuados pelas empresas de transporte ferroviário e pelos agrupamentos dessas empresas; que essas taxas devem obedecer ao princípio de não discriminação entre empresas de transporte ferroviário;

Considerando que os Estados-membros devem especialmente velar por que as empresas de transporte ferroviário públicas existentes gozem de uma estrutura financeira sã, cuidando ao mesmo tempo por que qualquer reorganização financeira que se revele necessária seja efectuada de acordo com as disposições pertinentes do Tratado;

Considerando que, com o objectivo de facilitar o transporte entre Estados-membros, as empresas de transporte ferroviário devem ser livres de constituir agrupamentos com empresas de transporte ferroviário estabelecidas noutros Estados-membros;

Considerando que devem ser concedidos a esses agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito no que respeita às infra-estruturas dos Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-membros, quando o serviço internacional em causa o exija;

Considerando que, a fim de promover os transportes combinados, é necessário conceder o acesso à infra-estrutura ferroviária dos demais Estados-membros às empresas de transporte ferroviário que efectuem transportes combinados internacionais de mercadorias;

Considerando que é necessário instituir um comité consultivo encarregado de assistir a Comissão e acompanhar a aplicação da presente directiva;

Considerando que, por conseguinte, é conveniente revogar a Decisão 75/327/CEE do Conselho, de 20 de Maio de 1975, relativa ao saneamento da situação das empresas de caminho-de-ferro e à harmonização das regras que regulam as relações financeiras entre essas empresas e os Estados ⁽⁴⁾,

(1) JO nº C 34 de 14. 2. 1990, p. 8, e
JO nº C 87 de 4. 4. 1991, p. 7.

(2) JO nº C 19 de 28. 1. 1991, p. 254.

(3) JO nº C 225 de 10. 9. 1990, p. 27.

(4) JO nº L 152 de 12. 6. 1975, p. 3.

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

SECÇÃO I

Objectivo e âmbito de aplicação

Artigo 1º

A presente directiva tem por objectivo facilitar a adaptação dos caminhos-de-ferro comunitários às exigências do mercado único e aumentar a respectiva eficácia:

- através da garantia da independência de gestão das empresas de transporte ferroviário,
- através da separação da gestão da infra-estrutura ferroviária da exploração dos serviços de transporte das empresas de transporte ferroviário, tornando a separação contabilística obrigatória e a separação orgânica ou institucional facultativa,
- através do saneamento da estrutura financeira das empresas de transporte ferroviário,
- através da garantia de direitos de acesso às redes ferroviárias dos Estados-membros, aos agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário, bem como às empresas de transporte ferroviário que efectuem transportes combinados internacionais de mercadorias.

Artigo 2º

1. A presente directiva aplica-se à gestão da infra-estrutura ferroviária e às actividades de transporte por caminho-de-ferro das empresas de transporte ferroviário estabelecidas ou que venham a estabelecer-se num Estado-membro.
2. As empresas de transporte ferroviário cuja actividade se limite à exploração de transportes urbanos, suburbanos ou regionais ficam excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva.

Artigo 3º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- «empresa de transporte ferroviário», qualquer empresa de estatuto privado ou público, cuja actividade principal consista na prestação de serviços de transporte de mercadorias e/ou de passageiros por caminho-de-ferro, devendo a tracção ser obrigatoriamente assegurada por essa empresa,
- «gestor da infra-estrutura», qualquer entidade pública ou empresa encarregada, nomeadamente, da instalação e da manutenção da infra-estrutura ferroviária, bem como da gestão dos sistemas de regulação e de segurança,
- «infra-estrutura ferroviária», o conjunto dos elementos referidos na parte A do anexo I do Regulamento (CEE) nº 2598/70 da Comissão, de 18 de Dezembro de 1970, relativo à fixação do conteúdo das diferentes rubricas

dos esquemas de contabilização do anexo I do Regulamento (CEE) nº 1108/70 ⁽¹⁾, com excepção do último travessão, que, exclusivamente para efeitos da presente directiva, passa a ter a seguinte redacção: «Edifícios afectados ao serviço das infra-estruturas»,

- «agrupamento internacional», qualquer associação de pelo menos duas empresas de transporte ferroviário estabelecidas em Estados-membros diferentes, com vista a fornecer serviços de transporte internacionais entre Estados-membros,
- «serviços urbanos e suburbanos», os serviços de transporte que dêem resposta às necessidades de um centro urbano ou de uma aglomeração, bem como às necessidades de transporte entre esse centro ou essa aglomeração e os respectivos subúrbios,
- «serviços regionais», os serviços de transporte destinados a dar resposta às necessidades de transporte de uma região.

SECÇÃO II

Independência de gestão das empresas de transporte ferroviário

Artigo 4º

Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para que as empresas de transporte ferroviário sejam dotadas de um estatuto de autonomia em matéria de direcção, gestão, administração e controlo administrativo, económico e contabilístico interno, por força do qual disponham, nomeadamente, de um património, um orçamento e uma contabilidade separados dos dos Estados.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para permitir que as empresas de transporte ferroviário adaptem as suas actividades ao mercado e as giram sob a responsabilidade dos seus órgãos de direcção, com vista a prestar serviços eficazes e adequados, ao menor custo possível em relação à qualidade de serviço exigido.

As empresas de transporte ferroviário devem ser geridas segundo os princípios aplicáveis às sociedades comerciais, inclusive no que diz respeito às obrigações de serviço público impostas pelos Estados às empresas e aos contratos de prestação de serviço público, celebrados pelas empresas com as autoridades nacionais competentes dos Estados-membros.

2. As empresas de transporte ferroviário adoptarão os seus próprios programas de actividade, incluindo os planos de investimento e de financiamento. Estes programas serão concebidos tendo como objectivo o equilíbrio financeiro das empresas e a realização dos demais objectivos de gestão técnica, comercial e financeira; devem, além disso, prever os meios que permitam realizar esses objectivos.

(2) JO nº L 278 de 23. 12. 1970, p. 1; regulamento alterado pelo Regulamento (CEE) nº 2116/78 (JO nº L 246 de 8. 9. 1978, p. 7).

3. No âmbito das linhas de orientação de política geral adoptadas pelo Estado e tendo em conta os planos ou contratos nacionais, eventualmente plurianuais, incluindo os planos de investimento e de financiamento, as empresas de transporte ferroviário podem, nomeadamente:

- constituir um agrupamento internacional com outra ou outras empresas ferroviárias,
- definir a sua organização interna, sem prejuízo do disposto na secção III,
- controlar o fornecimento e a comercialização dos serviços e fixar a respectiva tarificação, sem prejuízo do disposto no Regulamento (CEE) nº 1191/69 do Conselho, de 26 de Junho de 1969, relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações inerentes à noção de serviço público no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável ⁽¹⁾,
- tomar decisões relativamente ao pessoal, aos activos e às aquisições próprias,
- desenvolver a respectiva quota de mercado, criar novas tecnologias e novos serviços e adoptar técnicas de gestão inovadoras,
- lançar novas actividades em domínios associados à actividade ferroviária.

SECÇÃO III

Separação entre a gestão da infra-estrutura e a actividade de transporte

Artigo 6º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para garantir, no plano da contabilidade, a separação das actividades relativas à exploração dos serviços de transportes, das actividades relativas à gestão da infra-estrutura ferroviária. A ajuda paga a uma destas duas actividades não poderá ser transferida para a outra.

As contas relativas às duas actividades serão mantidas de forma a reflectir esta proibição.

2. Os Estados-membros podem, além disso, prever que esta separação comporte divisões orgânicas distintas dentro da mesma empresa ou que a gestão da infra-estrutura seja assegurada por uma entidade distinta.

Artigo 7º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para o desenvolvimento da sua infra-estrutura ferroviária nacional, tendo em conta, se for caso disso, as necessidades globais da Comunidade.

Os Estados-membros assegurarão que sejam definidas normas e regras de segurança e controlada a respectiva aplicação.

2. Os Estados-membros poderão encarregar as empresas de transporte ferroviário ou qualquer outro gestor da gestão desta infra-estrutura e, nomeadamente, da responsabilidade pelos investimentos, da manutenção e do financiamento que tal gestão implica nos planos técnico, comercial e financeiro.

3. Os Estados-membros podem, além disso, conceder ao gestor da infra-estrutura, na observância dos artigos 77º, 92º e 93º do Tratado, um financiamento suficiente em relação às funções, à dimensão e às necessidades financeiras, designadamente para cobrir investimentos novos.

Artigo 8º

O gestor da infra-estrutura aplicará uma taxa de utilização da infra-estrutura ferroviária de que assegura a gestão, a pagar pelas empresas de transporte ferroviário e pelos agrupamentos internacionais que utilizem essa infra-estrutura. Após terem consultado esse gestor, os Estados-membros definirão as condições de fixação desta taxa.

A taxa de utilização, que será calculada por forma a evitar qualquer discriminação entre empresas ferroviárias, pode, nomeadamente, ter em conta a quilometragem, a composição do comboio e qualquer condicionalismo específico resultante de factores como a velocidade, a carga por eixo e o nível ou o período de utilização da infra-estrutura.

SECÇÃO IV

Saneamento financeiro

Artigo 9º

1. Os Estados-membros instituirão mecanismos adequados, conjuntamente com as empresas de transporte ferroviário públicas existentes, destinados a contribuir para a redução do endividamento dessas empresas, até um nível que não entrave uma gestão financeira sã, e a realizar o saneamento da respectiva situação financeira.

2. Para o efeito, os Estados-membros poderão tomar as medidas necessárias para que a contabilidade dessas empresas seja dotada de um serviço distinto de amortização das dívidas.

Podem ser transferidos para o passivo deste serviço, até completa amortização, todos os empréstimos contraídos pela empresa, tanto para o financiamento de investimentos como para a cobertura dos excedentes das despesas de exploração resultantes da actividade de transporte ferroviário ou da gestão da infra-estrutura ferroviária. As dívidas provenientes de actividades de filiais não poderão ser tidas em conta.

⁽¹⁾ JO nº L 156 de 28. 6. 1969, p. 1; regulamento alterado pela última vez pelo Regulamento (CEE) nº 1893/91 (JO nº L 169 de 29. 6. 1991, p. 1).

3. A concessão das ajudas dos Estados-membros destinadas à anulação das dívidas a que se refere o presente artigo processar-se-á na observância dos artigos 77º, 92º e 93º do Tratado.

SECÇÃO V

Acesso à infra-estrutura ferroviária

Artigo 10º

1. Serão reconhecidos aos agrupamentos internacionais direitos de acesso e de trânsito nos Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas de transporte ferroviário que os constituem, bem como direitos de trânsito nos outros Estados-membros para a prestação de serviços de transporte internacionais entre os Estados-membros em que se encontram estabelecidas as empresas que constituem os citados agrupamentos.

2. As empresas de transporte ferroviário abrangidas pelo âmbito de aplicação do artigo 2º será concedido um direito de acesso, em condições equitativas, à infra-estrutura dos outros Estados-membros para fins da exploração de serviços de transporte internacionais de mercadorias.

3. Os agrupamentos internacionais e as empresas de transporte ferroviário que efectuem transportes combinados internacionais de mercadorias celebrarão com os gestores da infra-estrutura ferroviária utilizada os acordos administrativos, técnicos e financeiros necessários para resolver as questões de regulação e de segurança do tráfego relativas aos serviços de transporte internacionais a que se referem os nºs 1 e 2. As condições que regem esses acordos deverão ter um carácter não discriminatório.

SECÇÃO VI

Disposições finais

Artigo 11º

1. Os Estados-membros poderão submeter à apreciação da Comissão qualquer questão relacionada com a aplicação da presente directiva. A Comissão, após ter consultado o comité previsto no nº 2 sobre estas questões, tomará as decisões adequadas.

2. A Comissão será assistida por um comité de carácter consultivo, composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.

O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa, se necessário procedendo a uma votação.

Esse parecer deve ser exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de solicitar que a sua posição conste da acta.

A Comissão tomará na melhor conta o parecer emitido pelo comité. O comité será por ela informado do modo como esse parecer foi tomado em consideração.

Artigo 12º

As disposições da presente directiva são aplicáveis, sem prejuízo do disposto na Directiva 90/531/CEE do Conselho, de 17 de Setembro de 1990, relativa aos procedimentos de celebração de contratos de direito público nos sectores da água, da energia, dos transportes e das telecomunicações ⁽¹⁾.

Artigo 13º

É revogada, com efeitos a 1 de Janeiro de 1993, a Decisão 75/327/CEE.

As remissões para a decisão revogada entendem-se como sendo feitas para a presente directiva.

Artigo 14º

A Comissão apresentará ao Conselho, até 1 de Janeiro de 1995, um relatório sobre a aplicação da presente directiva, acompanhado, se necessário, de propostas relativas à prossecução das acções comunitárias em matéria de desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, nomeadamente no domínio dos transportes internacionais de mercadorias.

Artigo 15º

Os Estados-membros tomarão, após consulta à Comissão, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 1 de Janeiro de 1993. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem estas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência por ocasião da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelo Estados-membros.

Artigo 16º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 29 de Julho de 1991.

Pelo Conselho

O presidente

H. VAN DEN BROEK

⁽¹⁾ JO nº L 297 de 29. 10. 1990, p. 1.