



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

## **Parecer**

### **COM(2017)47**

Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

#### **PARTE I - NOTA INTRODUTÓRIA**

Nos termos do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, com as alterações introduzidas pelas Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, bem como da Metodologia de escrutínio das iniciativas europeias aprovada em 1 de março de 2016, a Comissão de Assuntos Europeus recebeu a Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução [COM(2017)47].

A supra identificada iniciativa foi sinalizada à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, atento o seu objeto, a qual analisou a referida iniciativa e aprovou o Relatório que se anexa ao presente Parecer, dele fazendo parte integrante.

#### **PARTE II – CONSIDERANDOS**

1 – A presente iniciativa diz respeito à Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução.

2 – Importa, assim, lembrar que a Diretiva 2003/59/CE estabelece os requisitos de qualificação inicial e de formação contínua dos motoristas profissionais de camiões e autocarros, melhorando, assim, a segurança nas estradas europeias. Tendo por elevar os padrões de comportamento entre os novos motoristas, assim como preservar e melhorar as competências profissionais dos motoristas de camiões e de autocarros já existentes em toda a UE. A diretiva visa especificamente uma maior consciencialização dos motoristas quanto aos riscos existentes, na perspetiva da sua



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

redução e do aumento da segurança rodoviária. Além disso, a diretiva estabelece normas sobre competências profissionais a fim de assegurar uma concorrência leal em toda a UE.

3 – A diretiva em análise é, pois, parte integrante do quadro geral da legislação da UE relativa aos motoristas profissionais de camiões e autocarros. Está também estreitamente ligada à segurança rodoviária e funciona em paralelo com outros atos legislativos da UE, tais como a diretiva relativa às cartas de condução<sup>1</sup>, a diretiva relativa ao transporte de mercadorias perigosas<sup>2</sup> e as normas relativas aos tempos de condução e períodos de repouso<sup>3</sup>. Funciona igualmente lado a lado com a legislação da UE sobre o acesso ao mercado.

4 - Neste contexto, é referido que em julho de 2012, a Comissão Europeia publicou um relatório sobre a aplicação da diretiva que assinalava uma série de deficiências que prejudicam a eficácia e a coerência do quadro normativo e que prejudicam os objetivos originais da diretiva. A este respeito, o objetivo consiste em garantir a coerência da legislação da UE, concluindo-se, assim, pela sua alteração.

5 – Por conseguinte, é referido na presente iniciativa que o reconhecimento mútuo dos certificados de motorista para efeitos da diretiva melhoraria a coerência interna da diretiva entre as disposições sobre o lugar de formação e os processos administrativos de reconhecimento mútuo.

Além disso, melhoraria a coerência com o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, assegurando o reconhecimento mútuo da formação de motorista profissional.

6 – É, ainda, mencionado que todas as opções contribuem para uma melhor formação e, por conseguinte, para a melhoria da segurança rodoviária. Tal é compatível com os objetivos da diretiva, com o Livro Branco de 2011 sobre os transportes e com a comunicação de 2010 «Rumo a um espaço europeu de segurança rodoviária:

---

<sup>1</sup> Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução.

<sup>2</sup> Diretiva 2008/68/CE relativa ao transporte terrestre de mercadorias perigosas

<sup>3</sup> Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Conselho relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

orientações para a política de segurança rodoviária de 2011 a 2020», nomeadamente o objetivo de reduzir consideravelmente o número de acidentes e lesões e de reduzir para metade o número de mortes durante este período.

7 – A este respeito, e em relação à coerência da presente iniciativa com outras políticas da União, importa indicar, que o Livro Branco sobre o futuro da política de transportes promove a sustentabilidade ambiental através do seu objetivo de reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> provenientes da indústria dos transportes em 60 % até 2050.

Dar ainda mais destaque à formação em matéria de condução eficiente ao nível do consumo de combustível para motoristas profissionais reduzirá as emissões de CO<sub>2</sub> e os custos de combustível.

8 - A presente iniciativa é, igualmente, coerente com a atual prioridade da Comissão de aumentar o crescimento e o emprego.

Disposições modernizadas sobre formação contribuem para os objetivos de crescimento inteligente com uma economia baseada no conhecimento e na inovação, em que a aprendizagem ao longo da vida e a capacidade de adaptação às inovações tecnológicas desempenham um papel importante, assim como o crescimento sustentável, através da promoção de uma economia mais competitiva e de um crescimento mais inclusivo, encorajando uma economia com elevados níveis de emprego. Além disso, o melhoramento do reconhecimento mútuo da formação dos motoristas é coerente com a melhoria do mercado único, nomeadamente a mobilidade dos trabalhadores.

9 – Por último, sublinhar que a presente iniciativa pretende elevar os padrões de comportamento entre os novos motoristas, preservando e melhorando as competências profissionais e consciencializá-los quanto aos riscos existentes.

Neste sentido, e uma vez que estava em causa a clareza jurídica das Diretivas e o preenchimento de lacunas, as mesmas foram alteradas a fim de evitar a incerteza jurídica na interpretação de isenções, teor da formação, dificuldades por parte dos motoristas na obtenção do reconhecimento mútuo de formação completada ou parcialmente completada noutro Estado-Membro e incoerências nas condições da idade mínima.



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

### COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS

---

Procedeu-se assim à alteração dos artigos 1º, 2º, 7º, 9º, 10º e dos anexos I e II da Diretiva 2003/59/CE e do artigo 4º da Diretiva 2006/126/CE.

Atentas as disposições da presente iniciativa, cumpre suscitar as seguintes questões:

**a) Da Base Jurídica**

Artigo 91º, nº 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Este artigo constitui o fundamento da adoção da legislação da UE no sentido de melhorar a segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

**b) Do Princípio da Subsidiariedade**

O objetivo da presente iniciativa, nomeadamente o melhoramento da norma, à escala da UE, que rege a qualificação inicial e a formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas sim antes, em razão da natureza transfronteiras do transporte rodoviário e dos problemas que a presente iniciativa pretende resolver, ser mais bem alcançado ao nível da União.

Por conseguinte, a União pode adotar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, nos termos do artigo 5.º do Tratado da União Europeia.

É, pois, cumprido e respeitado o princípio da subsidiariedade.

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente iniciativa, não excede o necessário para alcançar aqueles objetivos.



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

**COMISSÃO DE ASSUNTOS EUROPEUS**

---

**PARTE III - PARECER**

Em face dos considerandos expostos e atento o Relatório da comissão competente, a Comissão de Assuntos Europeus é de parecer que:

- 1 - A presente iniciativa não viola o princípio da subsidiariedade, na medida em que o objetivo a alcançar será mais eficazmente atingido através de uma ação da União.
- 2 - Em relação à iniciativa em análise, o processo de escrutínio está concluído.

Palácio de S. Bento, 12 de abril de 2017

**O Deputado Autor do Parecer**

**A Presidente da Comissão**

  
**(António Costa da Silva)**

  
**(Regina Bastos)**

**PARTE IV – ANEXO**

Relatório da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

**Relatório da Comissão de  
Economia, Inovação e Obras  
Públicas**

**COM (2017) 047**

**Relator:** Deputado  
Bruno Dias (PCP)

---

Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução.

---

## PARTE I – NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 7.º da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia, a iniciativa COM(2017)047 – Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução – deu entrada na Assembleia da República a 02-02-2017, tendo sido posteriormente enviada à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, atento o seu objeto, para efeitos de análise e elaboração do presente relatório.

## PARTE II – CONSIDERANDOS

### 1. Em geral

- Objetivo da iniciativa

A Diretiva 2003/59/CE estabelece os requisitos de qualificação inicial e de formação contínua dos motoristas profissionais de camiões e autocarros. Os objetivos dessa diretiva são apresentados nos seguintes termos:

- elevar os padrões de comportamento entre os novos motoristas;
- preservar e melhorar as competências profissionais dos motoristas de camiões e de autocarros já existentes em toda a UE;
- promover uma maior consciencialização dos motoristas quanto aos riscos existentes, na perspetiva da sua redução e do aumento da segurança rodoviária;
- estabelecer normas sobre competências profissionais a fim de assegurar uma concorrência leal em toda a UE.

Em julho de 2012, a Comissão Europeia publicou um relatório sobre a aplicação da diretiva que assinalava o que se considerou uma série de deficiências. A avaliação *ex post* da diretiva, incluindo uma consulta das partes interessadas, foi concluída em outubro de 2014. O objetivo da proposta consiste em lidar de forma adequada com as lacunas identificadas.

As principais insuficiências referidas foram as seguintes:



- dificuldades por parte dos motoristas na obtenção do reconhecimento de formação completada, ou parcialmente completada, noutro Estado-Membro;
- teor da formação apenas parcialmente pertinente para as necessidades dos motoristas;
- dificuldades e incertezas jurídicas na interpretação das isenções;
- incoerências nas condições de idade mínima entre a diretiva relativa à formação dos motoristas profissionais (2003/59/CE) e a diretiva relativa às cartas de condução (2006/126/CE), ambiguidade sobre a possibilidade de combinar uma formação de motorista profissional com outros cursos de formação exigidos ao abrigo da legislação da UE (ou seja, formação no domínio das mercadorias perigosas (ADR), dos direitos dos passageiros e do bem-estar dos animais) e falta de clareza no que diz respeito à utilização de TIC nos cursos de formação (por ex., aprendizagem eletrónica/mista).

## 2. Aspetos relevantes

Além de algumas pequenas alterações de carácter linguístico e de redação, assim como atualizações de referências a outra legislação da UE, os principais elementos da proposta são os seguintes:

Artigo 2.º da Diretiva 2003/59/CE – Isenções:

- alínea b), a alteração esclarece que os veículos não podem ser utilizados para fins que não os que lhes foram atribuídos na isenção. Quer isto dizer que, por exemplo, se um camião dos bombeiros for utilizado como atração numa feira, o motorista não pode beneficiar de uma isenção.
- alínea d), a alteração esclarece que os veículos utilizados em operações não comerciais de transporte de ajuda humanitária se encontram igualmente abrangidos pela isenção quando utilizados em situações de emergência ou operações de salvamento.
- alínea e), efetuam-se dois esclarecimentos: em primeiro lugar, que os veículos podem ser utilizados não só durante as aulas de condução, mas também durante o exame de condução; em segundo lugar, que a isenção abrange a condução exclusivamente no que toca à formação e à instrução, não podendo ser combinada com operações comerciais de transporte.
- alínea f), a alteração esclarece que as operações não comerciais de transporte não necessitam de ser para «fins privados» do motorista (por exemplo, operações não comerciais de transporte em benefício de instituições de caridade ou de organizações sem fins lucrativos).

alínea g), é aditada a palavra «máquinas» para esclarecer que, de igual modo, se o motorista estiver a transportar máquinas para utilização na sua atividade profissional, está abrangido pela isenção.

alínea h), esta isenção destina-se aos empresários dos setores agrícola, hortícola, florestal, pecuário ou da pesca, que efetuem ocasionalmente o transporte dos seus produtos. Assegura-se igualmente a coerência com uma isenção semelhante prevista no artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 561/2006.

**Artigo 7.º da Diretiva 2003/59/CE – Formação contínua:**

A alteração resulta do facto de o período de transição previsto no artigo 4.º ter expirado e de todos os titulares de um CAP terem de cumprir as disposições aplicáveis sobre a formação contínua desde 10 de setembro de 2016.

A nova redação garante que a formação contínua inclui pelo menos uma matéria sobre segurança rodoviária e que as mesmas matérias não são repetidas durante a mesma formação. Prevê igualmente que a formação seja relevante para as atividades desempenhadas pelo motorista em causa e que seja “atualizada e pertinente”.

**Artigo 10.º da Diretiva 2003/59/CE – Código da União:**

O n.º 1 é alterado de modo a incluir uma referência ao código harmonizado 95 incluída no anexo I da Diretiva 2006/126/CE. O texto é alterado para assegurar que a todos os titulares de um CAP são emitidas cartas de condução com um código 95 mutuamente reconhecido ou cartas de qualificação de motorista mutuamente reconhecidas.

É aditada uma referência para assegurar o reconhecimento mútuo do certificado de motorista previsto no Regulamento (UE) n.º 1072/2009, incluindo no caso de o código pertinente da União lá não se encontrar.

**Anexo I da Diretiva 2003/59/CE — Exigências mínimas para a qualificação e formação:**

A referência à Decisão 85/368/CEE, revogada, é substituída por uma referência à Recomendação 2008/C 111/01 e ao Quadro Europeu de Qualificações (QEQ). Como se baseia numa recomendação, o QEQ dá mais flexibilidade aos Estados-Membros.

A secção 1 é atualizada a fim de:

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

- refletir o atual estado da tecnologia e as características técnicas dos veículos e reforçar a tónica no comportamento de condução eficiente em termos de consumo de combustível;
- reforçar a condução segura, ao incluir a capacidade de antecipar, avaliar e de se adaptar aos riscos do tráfego;
- incluir referências à utilização de sistemas de transmissão automática, a fim de melhor refletir o atual estado da tecnologia e as características técnicas dos veículos;
- incluir o transporte de mercadorias perigosas, o transporte de animais e a sensibilização para a deficiência, a fim de proporcionar uma lista mais exaustiva de temas, tendo em conta os diferentes tipos de transporte de mercadorias e de passageiros por via rodoviária.

A secção 2 é alterada de maneira a permitir aos Estados-Membros que utilizem ferramentas das TIC na formação e que combinem a finalidade de formação da diretiva com outras formas de formação requeridas ao abrigo da legislação da UE.

Anexo II da Diretiva 2003/59/CE — Disposições relativas ao modelo da União Europeia de carta de qualificação de motorista:

A alteração do anexo II limita-se a atualizações no que respeita à referência ao modelo da União Europeia de carta de qualificação de motorista e a ter em conta a referência ao código harmonizado da União, 95, previsto na diretiva.

Artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE — Categorias, definições e idades mínimas

O objetivo desta alteração é clarificar os requisitos em matéria de idade mínima aplicável para certas categorias de veículos e prever uma aplicação de idades mínimas harmonizada à escala da UE.

As referências à Diretiva 2003/59/CE são suprimidas no artigo 4.º, n.º 4, alíneas e), g), i) e k), sendo inserido um novo n.º 7 no artigo 4.º da Diretiva 2006/126/CE, com uma referência clara à questão de saber quando e em que condições se aplicam as idades mínimas inferiores previstas ao abrigo da Diretiva 2003/59/CE.

### 3. Princípio da Subsidiariedade

A subsidiariedade constitui um princípio diretor para a definição da fronteira entre as responsabilidades dos Estados-Membros e da UE, ou seja, *quem deve agir?* Se a Comunidade tiver competência exclusiva na área em causa, não existem dúvidas acerca de quem deve agir e a subsidiariedade não se aplica.

No caso de partilha de competências entre a União e os Estados-Membros, o princípio estabelece claramente uma presunção a favor da descentralização. A UE só deve intervir se os objetivos da ação prevista não puderem ser suficientemente realizados pela ação dos Estados-Membros (condição da necessidade) e se puderem ser mais adequadamente realizados por meio de uma ação da União (condição do valor acrescentado ou da eficácia comparada).

Segundo o texto da proposta, «os problemas identificados podem ser solucionados da melhor maneira a nível da UE na forma de uma diretiva alterada que forneça esclarecimentos relativamente a determinados elementos e estabeleça melhores requisitos mínimos harmonizados, continuando, não obstante, a oferecer aos Estados-Membros uma certa flexibilidade. Uma diretiva revista constitui uma medida proporcionada porque permitiria que se continuasse a harmonização dos requisitos de formação a fim de resolver alguns dos problemas, não deixando de dar aos Estados-Membros a flexibilidade necessária para adaptar a execução de partes da formação ao seu ambiente económico e social e às necessidades e características específicas do seu setor de transportes rodoviários. Uma diretiva da UE garantiria que os requisitos mínimos de formação adequados sejam aplicados e que a formação seja reconhecida em toda a UE»<sup>1</sup>.

- Base jurídica

A base jurídica da diretiva relativa à formação dos motoristas profissionais (2003/59/CE) e da alteração proposta é o artigo 91.º, n.º 1, alínea c), do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) (ex-artigo 71.º TCE). Este artigo constitui o fundamento da adoção da legislação da UE no que respeita à segurança dos transportes, incluindo a segurança rodoviária.

---

<sup>1</sup> Página 4 da versão PT da Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/59/CE, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros, e a Diretiva 2006/126/CE relativa à carta de condução.

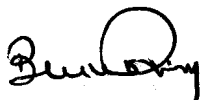
### PARTE III – CONCLUSÕES

**Em face do exposto, a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas conclui o seguinte:**

1. As presentes iniciativas não suscitam questões sobre o princípio da subsidiariedade;
2. A análise destas iniciativas suscita questões que implicam posterior acompanhamento, em particular, ainda que de forma não exclusiva, das matérias relacionadas com a formação contínua e as condições de trabalho dos motoristas dos transportes rodoviários de mercadorias e de passageiros;
3. A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas dá por concluído o escrutínio das presentes iniciativas, devendo o presente relatório, nos termos da Lei n.º 43/2006, de 25 de agosto, alterada pela Lei n.º 21/2012, de 17 de maio, ser remetido à Comissão de Assuntos Europeus para os devidos efeitos.

Palácio de S. Bento, 5 de abril de 2017.

**O Deputado Relator**



**(Bruno Dias)**

**O Presidente da Comissão**



**(Hélder Amaral)**